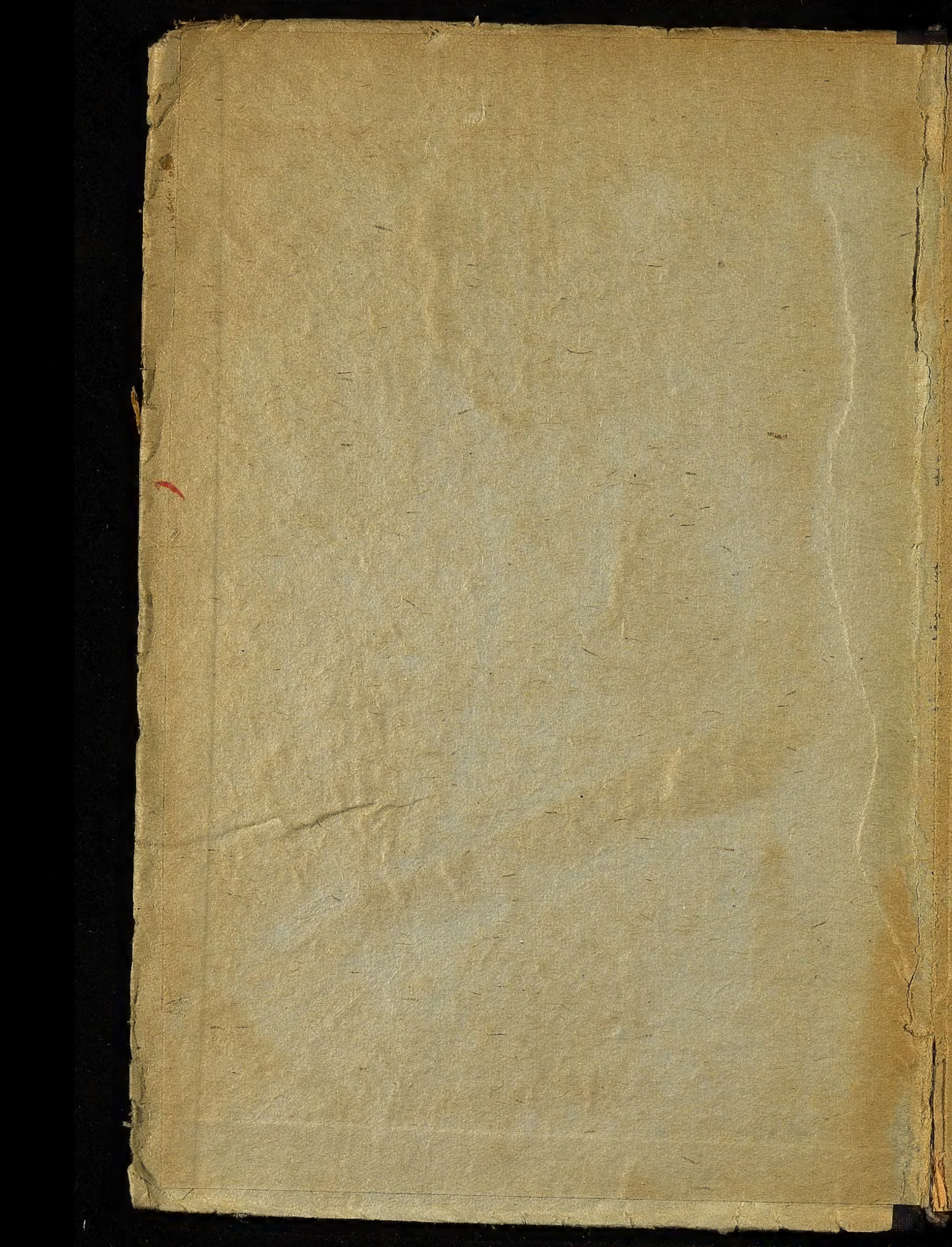
И. А. КИРЕЕВ

ТРАЛЕНИЕ В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ В ВОЙНУ 1914-1917 г. г.



ВОЕНМОРИЗДАТ
1939



И. А. КИРЕЕВ

ТРАЛЕНИЕ

В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

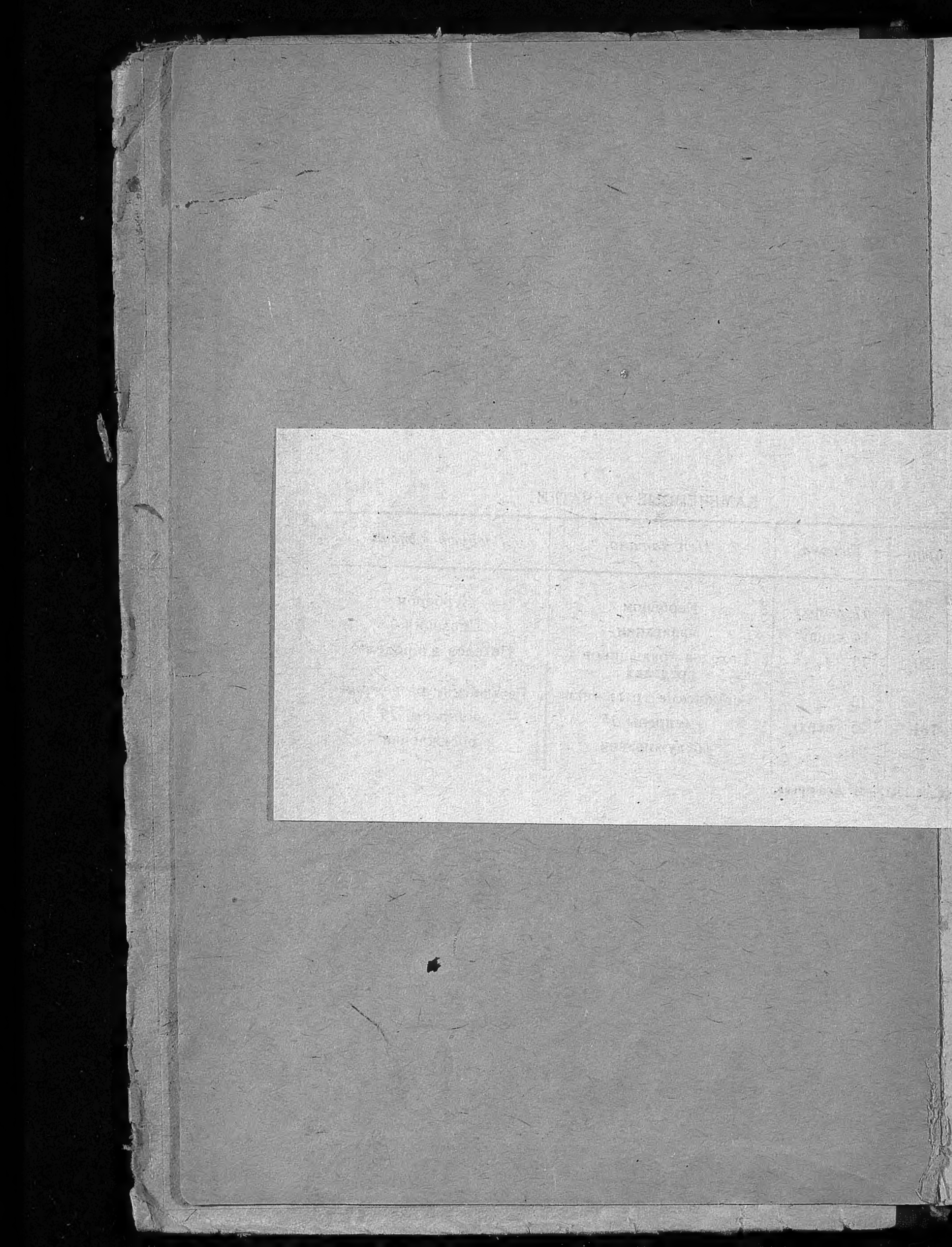
ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

Стр.	*Строка*	*Напечатано*	*Следует читать*
55	17 сверху	Кербеном	Кербером
67	14 снизу	навигации	позиции
120	18 „	Походов тральщиков в пределах	Походов в пределах
	16 „	Германские тральщики	Германские разведчики
181	25 сверху	минрепы 15	*минрепы, 15*
230	24 „	обслуживании	обсуждении

Зак. № 1511.—И. А. Киреев.

ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СССР

МОСКВА 1939 ЛЕНИНГРАД



И. А. КИРЕЕВ

ТРАЛЕНИЕ
В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ В ВОЙНУ
1914—1917 гг.

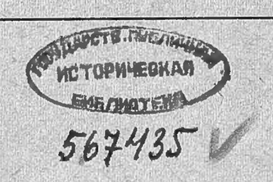
ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СССР
МОСКВА 1939 ЛЕНИНГРАД

КИРЕЕВ И. А. **„Траление в Балтийском море в войну 1914—1917 гг.“**

Автор был флагманским штурманом дивизии траления. Он ярко и убедительно изображает эволюцию трального дела и подробно описывает упорную работу тральщиков по обеспечению безопасного плавания русских кораблей по системе многочисленных фарватеров на Балтийском театре войны.

В заключение автор приводит ряд доказательств, свидетельствующих о малой успешности траления у германцев.

Книга заслуживает серьезного внимания командного и начальствующего состава военно-морского флота и тех, кто интересуется историей империалистической войны на Балтийском море в 1914—1917 гг.





ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящем труде дано историческое описание тральных работ, выполненных русскими тральщиками в Балтийском море в 1914—1917 гг. Незначительные пропуски, вызванные неполнотой архивных материалов, оговорены в тексте.

Обзор состояния дела траления к началу войны (ч. I) составлен, главным образом, по воспоминаниям П. П. Киткина, сообщенным автору в 1921 году, когда составлялся «Очерк тральных работ, выполненных в Балтийском море во время войны 1914—1918 гг.» (Фонды Военно-морской академии имени тов. Ворошилова).

При описании кампаний 1914 и 1915 гг. (части I и II) использованы германские литературные источники (Фирле, Ролльман и др.), благодаря чему удалось сделать ряд исчерпывающих выводов и устранить сомнения, существовавшие во время войны относительно даты постановки германских заграждений.

Наличие двухстороннего освещения событий представляет исключительную ценность в деле изучения условий минной войны. В частности, зная число поставленных и число обнаруженных мин, можно судить о степени «стойкости» мин заграждения, а этот фактор имеет решающее значение в деле выработки тактических приемов разведывательного траления. К сожалению, германцы не опубликовали историю войны 1916 и 1917 гг., и по отношению к этому периоду приведенное у автора одностороннее освещение событий естественно не может считаться полноценным. Многие обстоятельства остались невыясненными, и много места пришлось уделить различного рода предположениям, которые впоследствии (в случае получения германских материалов) могут и не оправдаться, как не оправдались некоторые догадки, сделанные еще во время войны по отношению к событиям 1914—1915 гг.

В описании кампании 1916 г. использованы лишь те немногие сведения, которые помещены у Гайера и др.

По этой же причине (отсутствие материалов) не удалось проанализировать до конца германскую тактику траления, и в V части пришлось удовлетвориться изложением событий по 1 февраля 1916 г. Впрочем и в этом неполном объеме обзор германских тральных работ представляет существенный интерес, так как он позволяет сделать выводы о промахах германского командования, которые во многих отношениях весьма поучительны.

Все даты приведены по новому стилю. Время во всех случаях указано по II поясу.

18 декабря 1938 г.

Ленинград.

ЧАСТЬ I

КАМПАНИЯ 1914 ГОДА

I. СОСТОЯНИЕ ТРАЛЕНИЯ К НАЧАЛУ ВОЙНЫ

Обновление флота, предпринятое после русско-японской войны, в первые годы носило чисто случайный характер и сводилось, главным образом, к воссозданию погибших кораблей, так или иначе доказавших свою пригодность для выполнения боевых операций. Так были заказаны три крейсера давно устаревшего типа *Баян*, а также без всяких изменений вновь отстроены тихоходные заградители *Амур* и *Енисей*. Броненосный крейсер *Рюрик* с его смешанной артиллерией строился уже в то время, когда в Англии был спущен на воду первый дредноут. Эскадренные миноносцы, построенные за границей и на русских заводах, не обладали достаточной скоростью хода и имели ряд других недостатков. Типы подводных лодок совершенствовались крайне медленно. О подводных заградителях не упоминалось даже после утверждения малой судостроительной программы (1909 г.), положившей конец безобразному бессистемному строительству. Траление не избегло этой участи, хотя по опыту Порт-Артура мина заграждения оказалась весьма действенным средством обороны и нападения.

Руководители центральных учреждений морского ведомства не только не отличались широтой взглядов в тральном деле, но и проявляли иногда грубое невежество. Например, начальник минного отдела морского технического комитета Реммерт полагал, что для траления не требуется никаких особых приспособлений. Для того, чтобы вытралить мину, достаточно было, по его мнению, накинуть на нее веревку и тащить к берегу. Когда ему задали вопрос, как поступить, если до берега миль десять — двадцать, он заявил: «Кто же тралит в открытом море? Тралят только на рейдах!»

Находились и дальновидные люди, которые утверждали, что в будущей войне, не в пример положению, существовавшему во время русско-японской войны, придется не только тралить на рейдах, но и проводить эскадру за тралами в открытом море. Следовательно, надо было позаботиться об изобретении тралов, пригодных для работы вдали от побережья, и о выработке типов тральщиков, которые могли бы сопровождать корабли.

Вместе с представлением о тралении, как о действии, выполняемом только на рейдах, с порт-артурских времен сложилось понятие о «тралящем караване». В Порт-Артуре не было специальных тральщиков, а для траления были приспособлены миноносцы, катеры и мелкие портовые суда. Передвижение их с тралами происходило крайне медленно, и если в море выводилась эскадра, то она самым малым ходом следовала за тралами. Впоследствии «тралящим караваном» стали называть и более подвижные соединения, состоявшие из специально построенных тральщиков. Полуофициальный термин «тралящий караван» вышел из употребления только в августе — сентябре 1914 г.

Реммерт и ему подобные остались в меньшинстве, и в 1907 г. было приступлено к планомерной организации дела траления, как особой отрасли минного дела. При минном отделе морского технического комитета была учреждена «Часть мин заграждения и тралов».

На организационный период к минному отделу был прикомандирован бывший начальник порт-артурского тралящего каравана, кап. 2 р. В. И. Иванов. По его мнению, в каждом море надлежало организовать «партию траления мин заграждения».

Штаб партии состоял из помощника начальника партии, штурмана, минера и инженер-механика. Первым начальником партии траления в Балтийском море был В. И. Иванов. Вначале на организацию трального дела не было отпущено специальных кредитов, и необходимые средства, явочным порядком, заимствовались из ассигнований на изготовление мин заграждения.

В первые годы партия состояла из двух непригодных к действию и двух устаревших номерных миноносцев. Базой для технического состава и для хранения трального имущества служила старая лайба *Мечта*, состоявшая ранее при отряде судов морского корпуса. Только в 1913 г. к партии в качестве базы была придана разоруженная и исключенная из списков канонерская лодка *Грозящий*.

В 1909 г., после выработки морским генеральным штабом малой судостроительной программы, впервые были заказаны суда, специально приспособленные для траления. В этом году на Ижорском заводе были заложены *Минреп* и *Взрыв*, а в 1910 г. — *Запал*, *Проводник* и *Фугас*; первые два вступили в строй осенью 1911 г., а остальные три — летом 1912 г. Они были зачислены в IV ранг с отнесением в разряд портовых судов, так как в морском министерстве все еще полагали, что траление будет производиться только на рейдах, следовательно, оно должно было обслуживаться портовыми средствами. Партия траления, наоборот, старалась внедрить термин «тралящие суда», а впоследствии — «тральщики».

В портовых управлениях установился обычай урезывать требования начальника партии под благовидным предлогом, что «тральщики все равно взорвутся». Инвентарь и снабжение тральщиков по шкиперской части носили убогий характер. Долгое время продолжались колебания по вопросу о снабжении тральщиков артиллерией.

В течение ряда лет в центральных учреждениях господствовал взгляд на траление как на нечто в техническом отношении несложное и не требующее специального обучения личного состава. Доклады в специальных комиссиях о большом значении траления для действующего флота встречались ироническими улыбками. В канцелярии морского министра начальнику партии было обещано провести штаты партии в лучшем случае через год или через два.

В 1913 г. из Англии прибыли пароходы-тральщики *Искра*, *Пламя* и *Патрон*, построенные специально для Дальнего Востока. В противоположность мелкосидящим *минрепам* это были глубокосидящие и очень мореходные траулеры. Они были оставлены в Балтийском море для укомплектования и обучения.

Многим участникам русско-японской войны было ясно, что эскадре необходимо располагать быстроходными тральщиками для сопровождения ее с тралами в открытом море, поэтому в 1908 г. эскадренные миноносцы II дивизиона (типа *Украйна*) были снабжены только что выработанным щитовым тралом, допускавшим возможность траления на ходу до 12 узлов. Это мероприятие не потребовало больших расходов и не вызвало поэтому особых возражений со стороны центральных учреждений; во флоте оно было встречено равнодушно, так как от постановки тральных приспособлений значение миноносцев, как таковых, нисколько не умалялось. Но когда новый начальник партии, кап. 2 р. П. П. Киткин, назначенный на эту должность в январе 1912 г., возбудил вопрос о постройке быстроходных (эскадренных) тральщиков, то он встретил решительное сопротивление. Неоднократные доклады Киткина на специально собиравшихся по этому вопросу совещаниях имели лишь косвенный успех, выразившийся в том, что комиссия постановила специальных судов не заказывать, а передавать в партию траления устаревшие миноносцы.



Эскадренный миноносец типа „Украйна".

Киткину пришлось долго добиваться передачи в партию траления VII дивизиона миноносцев типа *Циклон*. Несмотря на то, что эти миноносцы применялись, главным образом, лишь как отметчики стрельбы, Киткину не удалось добиться полного успеха. *Циклоны* дважды присылались на несколько дней в Биоркэ для ознакомления с тралением, но этого было слишком мало для приобретения должного навыка.

Небольшие, но довольно мореходные миноносцы типа *Циклон* действительно были весьма подходящими судами для траления и, по мобилизации 30 июля 1914 г., были зачислены в партию траления.

Командующий Балтийским флотом Эссен в принципе одобрял все планы, которые с 1912 г. представлялись Киткиным;

но он не оказывал энергичной поддержки, так как все его внимание было поглощено заботами об обучении боевых кораблей. По вопросу же об эскадренных тральщиках Эссен придерживался того мнения, что если предложение об их постройке не встречает сочувствия в недрах адмиралтейства, то необходимо, по крайней мере, приучать к тралению миноносцы, и поэтому, кроме II дивизиона, щитовыми тралами был снабжен также и IV дивизион эскадренных миноносцев, так называемые «французы» (строились в Тулоне и Гавре во Франции).

В первое время партия траления проходила летнее обучение в Лапвике, а с 1912 г. — в Биоркэ. С этого же года началась разработка технических и тактических инструкций, составивших особый раздел правил минной службы (ПМС). Тактические инструкции имели очень узкое значение; в них разбиралась тактика одной пары тральщиков, вернее, рассматривалось передвижение их, порядок обвеховывания и эволюции вне зависимости от цели, для которой выполнялось траление. Ни в стенах морской академии, ни в действующем флоте, ни в самой партии траления не изучались такие, например, вопросы, как порядок маневрирования при обследовании районов или при определении границ минных заграждений. В связи с крайней непопулярностью дела траления во флоте и в результате зачисления тральщиков в разряд портовых судов, командный состав тральщиков комплектовался ластовыми (выдвинутыми из кондукторов) офицерами по адмиралтейству, образовательный уровень которых был крайне невысок. Некоторые командиры имели самое смутное представление о прокладке и не могли самостоятельно плавать со своими кораблями в открытом море.

Несмотря на все затруднения, немногочисленные фанатики трального дела старались поддержать эту отрасль на должной высоте, если не в отношении числа тральщиков и количества подготовленных кадров, то в смысле технической оснащенности.

Видоизменения и усовершенствования, которые были постепенно введены в деле траления в период с 1891 по 1914 г., главным образом, в течение последних лет перед войной, имели последствием установление двух основных родов тралов: подсекающих и уничтожающих. Подсекающие тралы (змейковый и катерный) должны были разрежать заграждение, точно фиксируя его место, а окончательное очищение района от мин, пропущенных подсекающими тралами, должно было производиться уничтожающими тралами (Шульца и щитовым).

Техника траления непрерывно совершенствовалась, главным образом, по инициативе Киткина, с именем которого связана вся история развития трального дела в Балтийском море. С 1912 года и по сей день Киткин неутомимо работает над развитием и усовершенствованием трального дела, в которое он внес несколько ценных изобретений.

Мобилизационный период застал партию траления в Биоркэ. 27 июля 5 *минрепов* и единственный из оставшихся в партии миноносцев *Чека* прибыли с канонерской лодкой *Грозящий* в Гельсингфорс.

Пароходы-тральщики *Искра, Пламя* и *Патрон* пришли в Гельсингфорс 1 августа. К ним был присоединен реквизированный финляндский ледокольный пароход *Аура*, переименованный в *Якорь.* Все 4 тральщика образовали II отделение 1 партии траления. Пять *минрепов,* миноносец *Чека* и два реквизированных парохода составили III отделение той же партии. *Циклоны,* 29 июля прибывшие в Гельсингфорс, кроме неисправного миноносца *222,* вошли в состав I партии в виде I отделения тралящих судов.

В первые же дни войны приступили к формированию 2-й партии траления, в которую были зачислены 10—12 реквизированных германских и иных пароходов. В 1914 г. эта партия именовалась 2-й морской партией; командовал ею кап. 1 р. Ковалевский.

С 30 июля I и II отделения начали нести дежурства у входа на Свеаборгский рейд.

В Кронштадте была организована рейдовая партия траления, но в течение всей войны она выходила в море только для практических занятий.

II. ПЕРИОД ПРИМЕНЕНИЯ ПРОВОДКИ КОРАБЛЕЙ ЗА ТРАЛАМИ

1. Проверка Центральной позиции

Около 7 часов 31 июля, т. е. более чем за сутки до объявления войны Германией, отряд заградителей вышел из Поркалауда (небольшой рейд в шхерах, в 20 милях на SW от Гельсингфорса) для постановки главного заграждения. В точном соответствии с «Планом операций морских сил Балтийского моря на случай европейской войны» IV дивизион эскадренных миноносцев типа «французы» протралил предварительно выходной фарватер. Эта мера предосторожности объяснялась опытом боев под Порт-Артуром, где, как известно, благодаря беспечности погиб броненосец *Петропавловск*. Правда, могло случиться, что заграждение пришлось бы ставить уже после начала войны, причем германцы могли заградить выход из Поркалауда и до объявления войны [1], между тем весь «План операций» был построен на основе беспрепятственного оборудования Центральной позиции.

Второй и последней тральной работой, предусматривавшейся «Планом операций», явилось контрольное протраливание Центральной позиции, т. е. маневренного пространства, находившегося к Ost от линии «вех ограждения», которыми была обозначена восточная граница главного заграждения. Целью первого протраливания явилось стремление убедиться в том, что заграждение было поставлено точно по плану. В дальнейшем позиция подлежала систематическому протраливанию, особенно после штормов, так как существо-

---

[1] Русское командование допускало возможность широкой осведомленности германцев о русских планах, чего на самом деле не было. Как это ясно из опубликованных германских источников [2 и 3], ни один экземпляр «Плана операций» не попал в руки германской разведки.

вало мнение, согласно которому мины могли быть перенесены штормами в район к Ost от линии вех ограждения.

Предположение это никакими реальными данными подкреплено не было и основывалось опять-таки на опыте Порт-Артура, где мины переносились с места на место приливо-отливными течениями. Этот последний фактор в вопросе о перетаскивании мин был неоспорим. Германцам также приходилось контролировать восточную границу оборонительного заграждения, поставленного в начале войны в Лангеланд-Бельте; при этом в 1915 г. было замечено, что мины, стоявшие на мелководье, постепенно уменьшали свое углубление, вследствие чего их пришлось вытралить [3, стр. 272].

Русское командование предполагало также, что мины могли перетаскиваться дрейфующими льдами. В этом отношении бесспорное доказательство было получено только после войны, в 1921 г. При контролировании прибрежного фарватера, тщательно протраленного в 1920 г., в районе Шепелева была затралена мина, снесенная льдом на фарватер; несмотря на погнутые колпаки, она не взорвалась. Исправных мин на фарватере обнаружено не было, хотя рядом с ним стояло несколько заграждений, а торосы зимой достигали большой мощности. Очевидно, льдом могли переноситься только безопасные мины, а исправные мины должны были взрываться при соприкосновении с пловучими льдами.

Контрольное протраливание Центральной позиции по плану следовало произвести 1 августа, тотчас после установки вех ограждения. Однако, начало войны застало тральщики в Гельсингфорсе в состоянии неподготовленности. 3 августа II отделение 1-й партии практиковалось в тралении на внутреннем рейде, а III отделение протралило входной створ до Эрансгрунда.

4 августа в море вышли все наличные силы 1-й партии во главе с Киткиным, шедшим на *Грозящем*. Для *циклонов* Центральная позиция явилась учебным плацдармом; они поставили щитовые тралы, но непривычная для них работа упорно не налаживалась; несколько раз приходилось убирать тралы и ставить их заново. В первой работе участвовало 5 *циклонов*. Фактически позиция была протралена двумя тральщиками *Пламя* и *Патрон*, шедшими позади миноносцев с тралом Шульца; *Грозящий* шел за тралом, как это было принято еще в мирное время при практическом тралении.

5 тральщиков III отделения поставили тем временем дополнительное минное заграждение близ северной оконечности Наргена, так как 31 июля, при постановке главного заграждения, *Енисей* не довел до конца назначенную ему линию, поэтому в южной части заграждения образовался пробел, который и был теперь заполнен постановкой 161 мины.

По плану развертывания флота для боя на Центральной позиции, тральщики, протралив позицию, должны были занять места позади боевой линии для выполнения вспомогательных задач — отбуксировывания поврежденных кораблей, спасания людей и пр. *Циклоны* должны были держаться в Суропском проходе для производства минных атак против германских кораблей. Однако, боя на Центральной позиции не произошло, так как германцы видели раз-

вязку войны в победе над Англией, а свою вынужденную слабость на Балтийском театре они старались замаскировать путем «стратегического озорства» легких крейсеров, быстроходность которых делала их почти неуловимыми для устаревших русских кораблей. Благодаря такому ходу операций, русские тральщики имели время усилить свою тренировку, которая в мирное время была недостаточной.

2. Обстановка, вызвавшая необходимость применения проводки кораблей за тралами

По точному смыслу «Плана операций» западная часть Финского залива представляла собой передовой театр, в пределах которого на линии Оденсхольм — банка Аякс была организована завеса (днем крейсеры, ночью миноносцы), а на меридиане Дагерорта находилась позиция подводных лодок. Весь район, расположенный к западу от Центральной позиции, долгое время оставался бы передовым театром, если бы германцы действительно имели намерение направить крупные силы для решительной борьбы с Россией.

Неуверенность, существовавшая в отношении стратегической обстановки, неизбежно должна была повлечь за собой ряд тактических промахов, к числу которых прежде всего следует отнести увлечение крейсерскими дозорами. Это была дань прежним теориям, тем более излишняя, что вход в Финский залив перекрывался сетью наблюдательных постов. Два — три крейсерских похода к неприятельским берегам, предпринятые, при наличии благоприятной обстановки, для борьбы против германской торговли, были бы, вероятно, полезнее для боевой тренировки, чем пассивное маневрирование в собственных водах. Последнее приучало личный состав крейсеров к мысли о неизбежности отступления, по крайней мере до тех пор, пока не выяснился истинный смысл германской стратегии. Несение крейсерских дозоров ни в одном случае не принесло реальной пользы и закончилось гибелью *Паллады*.

Второе упущение, не имевшее, впрочем, вредных последствий, заключалось в некотором пренебрежительном отношении к тралению. Правильнее будет сказать, что действия командования отличались в этом вопросе крайним непостоянством: либо вовсе не производилось траления, как например для дозорных крейсеров, либо почти весь флот выходил для прикрытия тральных работ, выполнявшихся без достаточных оснований.

Насколько удалось выяснить по имеющимся материалам, в штабе флота в первое время полагали, что германцы не будут ставить активных минных заграждений, которые для них же самих явились бы помехой при нападении на русский флот. Но предположения о том, будут или нет германцы ставить мины в русских водах, не освобождали от необходимости учитывать худшее и прибегать к помощи траления. Однако район, расположенный к W от Ревеля, по понятиям того времени был слишком выдвинутым для того, чтобы можно было посылать туда тральщики для самостоятельного траления; отсюда само собой установилось обыкновение

проводить корабли за тралами. Никогда в течение всей войны не применялась так часто проводка за тралами, как в этот первоначальный период, продолжавшийся около 2½ месяцев, вплоть до появления в русских водах германских подводных лодок.

3. Траление во время «шведского» похода

По имевшимся сведениям, в период разрешения «шведского вопроса» часть флота Швеции находилась у Готланда, а германцы после демонстрации у Либавы (2 августа) нигде не показывались. Эссен решил выйти с флотом к устью Финского залива и ожидать там условного радио верховного командования («гроза» — «разрешается атаковать шведский флот»).

В связи с этим планом, принятым на совещании 5 августа, командующий флотом в ночь на 7 августа выслал 2 крейсера в район Дагерорта для поддержки миноносцев, которые должны были выполнить «трально-стратегическую разведку». Ввиду наличия завесы, командование не опасалось постановки мин в районе к Ost'у от Оденсхольма, но все же (как этого требовал опыт Порт-Артура) перед выходом *Богатыря* и *Олега* был протрален Суропский проход. II отделение, высланное для этого в 6 часов 6 августа из Гельсингфорса, по неопытности провозилось с тралом более 10 часов, хотя работа могла быть выполнена в пять раз быстрее. Тральщик *Пламя* на повороте не подобрал буксир-трала и намотал его на винт; водолаз, вызванный с *Петра Великого*, очистил винт, после чего работа продолжалась.

Около 5 часов 7 августа на меридиане Оденсхольма 4 *циклона* поставили тралы впереди крейсеров и сопровождавшего их полудивизиона миноносцев особого назначения. В 20 милях впереди шел *Новик*. II дивизион эскадренных миноносцев, вышедший совместно с отрядом, также поставил тралы и в дальнейшем по назначенным ему курсам обследовал путь в бухту Тагалахта, где во время похода флота предстояло ночевать минной дивизии.

Проводка крейсеров за тралами производилась 10-узловым ходом. На меридиане Дагерорта отряд повернул на SW, но вскоре тралы были убраны, так как с *Олега* заметили подводную лодку; эта тревога оказалась напрасной. *Циклоны* и миноносцы полудивизиона образовали охрану крейсеров, полным ходом направившихся в назначенный им квадрат № 63. Здесь они крейсеровали курсами Ost—W до возвращения миноносцев из Тагалахты. В 17 часов крейсеры и миноносцы уже без тралов направились в Ревель, а *циклоны* были отпущены в Лапвик. По плану операции 9 августа им предстояло образовать у Оденсхольма завесу, встретить здесь эскадру и поставить впереди нее тралы.

В 3 ч. 30 м. 9 августа Киткин с 5-ю *циклонами* вышел из Лапвика к Оденсхольму.

В 6 ч. 10 м. *циклоны* в строе фронта легли в завесе на W, но вскоре они были вызваны в Ревель, так как поход эскадры был отложен на 10-е.

7 августа II и III отделения протралили Центральную позицию, после чего вернулись в Гельсингфорс. 8-го эта же работа для

практики была повторена II отделением. В 4 часа 9-го оба отделения вышли из Гельсингфорса; III отделение протралило Центральную позицию, а II отделение, ввиду предстоявшего выхода эскадры, протралило Суропский проход; работа была выполнена тралом Шульца с оттяжками 40 фут (12,2 *м*), что явилось в то же время гидрографическим тралением. На следующий день к 9 часам был протрален Суропский проход.

Эскадра вышла в море 10 августа. В 9 ч. 15 м. *циклоны* поставили тралы на меридиане Суропа; за ними шли крейсеры, которые в дальнейшем держались в 6—12 милях впереди главных сил. В 15 ч. 35 м. на меридиане Дагерорта *циклоны* начали убирать тралы и в 16 часов ушли в Лапвик: у них был слишком небольшой район действия для того чтобы итти на ночь в Тагалахту, как это сделала минная дивизия, и для того чтобы сопровождать корабли с тралами на следующий день.

Линейные корабли от меридиана Оденсхольма шли за тралами II дивизиона эскадренных миноносцев. Скорость хода была доведена до 12 узлов.

II отделение в 6 часов 11 августа вышло из Ревеля, в 8 часов на траверзе Суропа поставило щитовые тралы и встречным курсом 258° пошло в море. В 10 часов на меридиане острова Б. Роггэ тральщики разошлись с эскадрой, после чего они были отпущены в Ревель.

13-го, в связи с полученными накануне вечером тревожными известиями, флот готовился к походу. II отделение протралило Суропский проход.

С 14-го по 18 августа ежедневно одна пара тральщиков II отделения протраливала Центральную позицию вдоль вех ограждений. 22 августа позиция в последний раз была протралена II отделением; в дальнейшем эта работа выполнялась вошедшими в строй тральщиками 2-й партии.

В связи с возникшими 17 августа подозрениями относительно постановки заграждения в устье Финского залива, 18 августа *циклоны* были вызваны в Ревель. С этого дня, по распоряжению Эссена, им надлежало ежедневно протраливать Суропский проход, который являлся в то время единственным выходом для больших кораблей на W.

Работа *циклонов* упорно не налаживалась. В первый же выход, 19 августа *216* и *222* порвали тралы. После того как 21-го, *214* и *216* также порвали тралы, было решено, что виноваты в этом не столько неопытность тральщиков, сколько малые глубины, затруднявшие постановку щитового трала. Работу приказано было выполнить змейковым тралом. 22-го все 6 *циклонов*, находившихся в строю, для практики, дважды протралили створ Екатеринентальских маяков.

4. Постановка минного заграждения в квадрате № 39

После обстрела германскими крейсерами Бенгшера и Дагерорта линия дозора русских крейсеров была выдвинута к Дагерорту.

17 августа в 15 ч. 15 м. дозорные крейсеры *Громобой* и *Адм. Макаров*, находясь в 12 милях на NW от Дагерорта, заметили по направлению на W дымы, а затем силуэты кораблей. Замеченные ими корабли были *Аугсбург*, *Магдебург*, заградитель *Дейчланд* и 3 миноносца. Они шли на N с тем, чтобы незаметно войти в Финский залив и выполнить полученное 15 августа задание, согласно которому *Дейчланду* надлежало поставить 200 мин в районе к W от Наргена, примерно на меридиане Пакерорта (рис. 1)[1].

31 июля 1914 г. пр. Генрих получил от начальника морского генерального штаба, адм. Поль, оперативный приказ, состоявший всего из 4 пунктов, а именно:

«1. Главная задача командования — насколько возможно мешать наступательным операциям русских. Вместе с тем» (следует) «охранять Кильскую бухту от английских и русских морских сил и подрывать неприятельскую торговлю на Балтийском море.

2. Минные заграждения начать ставить у русского побережья как можно скорее после начала войны.

3. Временная посылка частей Флота Открытого Моря для нанесения удара русскому флоту остается в зависимости от хода военных событий.

4. Война против торговли должна вестись по призовому праву».

Около 15 августа пр. Генрих получил от морского генерального штаба сообщение, что русскими от Наргена поставлено заграждение поперек Финского залива; проход через заграждение оставлен южнее Наргена. Пр. Генрих решил заградить этот проход, чтобы задержать русских в Финском заливе, «нанести им урон и предупредить их наступательные операции, если таковые предполагаются.

Пр. Генрих предполагал наличие завесы миноносцев между Гангэ и Оденсхольмом. Через эту завесу, которую, судя по обстановке, можно было предполагать очень сильной, германские крейсеры должны были провести тихоходный, необычный по наружному виду корабль *Дейчланд* — прежний пароход-паром. Заградитель должен был быть проведен на 30 миль вглубь Финского залива, причем все предприятие надлежало выполнить незаметно для противника. Как видно, в самом задании крылось противоречие, которое не могло не сказаться при выполнении операции» [2, стр. 89].

По выражению адм. Тирпица, операция явилась плодом кабинетной стратегии. Но секрет ее хотя и неполного успеха заключался в том, что обе стороны опасались друг друга. Германский к.-адм. Мишке, командовавший операцией, отлично понимал всю рискованность предприятия, особенно после того как от встреченных пароходов стало известно о присутствии в районе Оденсхольм — Нарген четырех русских крейсеров; повидимому Мишке шел вперед просто наудачу, полагая, что крейсерам и миноносцам удастся незадолго до начала постановки всеми мерами отжать неприятельские корабли. Со своей стороны русские не допускали мысли о том, что

[1] Рисунки (схемы): 1, 2, 5, 6, 10, 11, 12, 13 и 14 помещены в конце книги в кармане.

германцы проникнут в Финский залив иначе, как в составе крупного соединения, перед которым дозорным крейсерам придется поспешно отступать. Предвзятая мысль о неизбежности боя на Центральной позиции красной нитью проходила через все действия командования и подчиненных ему разнотипных и необстрелянных кораблей. К тому же неизжитым еще последствием цензовой системы, сыгравшей свою губительную роль при Цусиме, являлась неполноценность и даже негодность командиров некоторых кораблей и соединений.

В 15 ч. 15 м. оба противника заметили друг друга. К.-адм. Мишке повернул на 2 румба влево, чтобы уклониться от разведчиков.

Для русских это был самый благоприятный момент для выяснения сил противника, потому что германский отряд шел в это время со скоростью 12 узлов, так как *Дейчланд* должен был чистить топки и не мог поэтому поддерживать 16-узловой ход.

В 16 часов отряд Мишке повернул на старый курс (12°), «так как шедшие полным ходом русские корабли постепенно исчезли в направлении к Финскому заливу.[1]» Начавшиеся усиленные радиопереговоры заставили Мишке предположить, что русские корабли заметили подход германцев и доносили об этом. Преждевременная встреча с противником должна была убедить к.-адм. Мишке в невозможности выполнить приказание пр. Генриха. Мишке понял это при первой же встрече с русскими крейсерами и в 15 ч. 30 м. послал на миноносце приказание командиру *Дейчланда*, в случае невозможности выполнить первоначальное задание, поставить заграждение либо в 14 милях южнее Руссарэ, либо в 7½ милях севернее Оденсхольма. Около 17 часов к Ost несколько раз показывались одиночные дымы. Не обращая на это внимания, Мишке продолжал вести корабли в Финский залив.

В 19 ч. 4 м. *Громобой* и *Адм. Макаров*, находясь в 6 милях на NW от Оденсхольма, повернули на курс 4° с намерением крейсеровать в течение ночи в завесе, но через час вновь были обнаружены дымы на W. В 20 ч. 15 м. были опознаны *Роон*, *Пр. Генрих*, 4 легких крейсера и миноносцы. В 20 ч. 30 м. дозорные крейсеры, по приказанию начальника бригады крейсеров, повернули на Ost и 18-узловым ходом направились в Ревель.

Тем временем *Дейчланд*, шедший милях в четырех позади крейсеров, исполняя приказание к.-адм. Мишке, повернул вправо на курс 196° и в 20 ч. 47 м. приступил к постановке мин. Крейсеры и миноносцы в 20 ч. 35 м. повернули на SSW, постепенно сближаясь с *Дейчландом* и прикрывая его со стороны русских крейсеров. Последние, убедившись в отсутствии преследования, в 20 ч. 47 м. на некоторое время повернули обратно и пошли на сближение, так что германцы почти безошибочно опознали *Россию* и один крейсер типа *Баян*; но около 21 ч. русские легли сперва на S, а затем вновь на Ost. Начальник бригады крейсеров, из-за присутствия в море гер-

[1] *Громобой* и *Адм. Макаров* шли 10-узловым ходом, причем последний на некоторое время, по невыясненным причинам, уклонился вправо и в 16 часов находился в 11 милях на N от Н. Дагерорта. Впоследствии он присоединился к *Громобою*, который в 16 ч. 45 м. лег на курс 78°.

манских миноносцев, не считал возможным оставаться на ночь в дозоре и около полуночи пришел с крейсерами в Ревель. Эссен, выслушав его доклад о нерешительных действиях дозорных крейсеров, которые показали полное непонимание своей задачи, тут же решил про себя вопрос о необходимости сменить трусливого флагмана.

Дейчланд без всякого прикрытия вернулся в Данциг, а отряд Мишке 18-го произвел разведку в районе к NO от заграждения и еще раз встретился с *Громобоем* и *Адм. Макаровым*. Осторожность, которую проявили русские крейсеры, уклонившиеся от минной атаки, на этот раз оказалась полезной, потому что никаких реальных подозрений о постановке мин в 39-м квадрате в то время еще ни у кого не возникало. Причиной тому были противоречивые донесения наблюдательных постов и сбивчивые объяснения командиров крейсеров; да и некогда было предаваться размышлениям, потому что и 18 и 19-го со всех сторон сыпались донесения о дымах, прожекторах, крейсерах и т. д. Впрочем характер маневрирования германских миноносцев, производивших вечером 18 августа разведку, вызвал у начальника бригады крейсеров догадки о постановке ими мин в районе к S от Гангэ, и он по радио просил обследовать этот район тралами.

У начальника службы связи Непенина также возникла догадка о постановке германцами мин. 18 августа из Ревеля были выпущены на W голландские пароходы *Алисон* и *Гоферин*; об этом были предупреждены посты службы связи, расположенные в устье Финского залива, и им было приказано тщательно следить за морем ночью, когда должны были проходить пароходы. Вскоре после полуночи пароходы взорвались, и места их гибели были запеленгованы постами в 39-м квадрате. Всякие сомнения исчезли после того как днем 20-го к северному берегу о. Даго подошла шлюпка со спасшейся частью команды взорвавшихся пароходов. Стало ясно, что заграждение было поставлено 17 августа, так как места, в которых маневрировали в тот день германские корабли, довольно близко совпадали с местами гибели пароходов.

Постановка заграждения в 39-м квадрате была вынужденной, потому что к.-адм. Мишке не видел никакой возможности продолжать движение на Ost и не хотел в то же время возвращаться с неиспользованными минами, поэтому заграждение было поставлено там, где это оказалось возможным благодаря исключительной пассивности русских дозорных крейсеров. Но, по мнению русского командования, факт постановки мин в устье Финского залива свидетельствовал о полном отказе германцев от ведения активных операций в русских водах.

Эссен безуспешно пытался использовать это соображение в своем стремлении расширить объем задач Балтийского флота и добиться от Ставки разрешения на переход к активным действиям, которые в это время были необходимы для подъема настроения в русском флоте.

Тем временем донесения о появлениях германских кораблей постепенно прекратились, и 23-го партия траления получила приказание перейти в Лапвик для предстоявшего на следующий день

выхода на работу в 39-й квадрат. Вследствие тумана и извещения о тревоге у Оденсхольма, 1-я партия смогла выйти на работу только к утру 27-го августа. Туман постепенно рассеялся, и в 6 часов партия траления вышла на работу.

5. Начало работ на германском заграждении

Из сопоставления всех данных, полученных в результате наблюдений 17—19 августа, можно было полагать, что германское заграждение находилось в пределах района, ограниченного параллелями 59°32′ и 59°20′ и меридианами 22°30′ и 23°. Это было все, что можно было сообщить Киткину перед походом.

Партия траления должна была определить границы заграждения, но это была совершенно новая для нее задача. Можно было предполагать, что заграждение поставлено поперек входа в залив, поэтому выгоднее всего было бы начать работу в северной части района и курсами Ost—W постепенно приближаться к заграждению, благодаря чему была бы определена его северная граница; подобным же образом была бы определена и южная граница. Но партия траления начала работу на восточной границе заданного ей района, так как поблизости находилась линия завесы, которую следовало обеспечить в первую очередь.

В работе приняла участие вся партия, за исключением двух миноносцев типа *Циклон* и тральщика *Фугас*, находившихся в ремонте. Основная задача была возложена на II и III отделения, а глубокосидящие *циклоны*, которые еще не рассматривались в полной мере как тральщики, были направлены в заведомо безопасную зону лишь для контролирования итогов работы II и III отделений.

Постановка тралов, начатая в 8 ч. 30 м., сильно затянулась. Только в 9 ч. 25 м. II и III отделения, лежа на курсе S, приступили к работе в строе двойного фронта. В первой линии шли мелкосидящие тральщики: *Проводник* со змейковым тралом и *Запал*, *Минреп* и *Взрыв* с катерными тралами; в кильватер в расстоянии 2 кабельт. держалась вторая линия, составившая две пары с тралом Шульца (*Искра — Пламя*, *Патрон — Якорь*). Для связи был прикомандирован миноносец *Прочный*, шедший правее тральщика *Проводник*.

Идея строя двойного фронта заключалась в том, что с помощью подсекающих тралов точно замечался момент затраливания мин, а тяжелыми тралами захватывались мины, не захваченные узкими тралами первой линии, которая являлась в то же время прикрытием для глубокосидящих тральщиков второй линии. Строго говоря, наличие тральщиков второй линии являлось излишним, так как не существовало намерения уничтожать заграждение; но начальник партии заодно хотел испытать новый строй, выработанный специально для работ на заграждениях.

Начальная точка была определена в шир. 59°37′,3 и долг. 22°55′. В одной миле от начальной точки к Ost начало работу I отделение, находившееся в строе уступа со змейковыми тралами (рис. 2).

Вследствие применения катерного трала работа подвигалась крайне медленно. Средняя скорость хода была немногим больше

3 узлов, и тральщикам потребовалось бы при этих условиях несколько дней работы для того, чтобы подойти к заграждению. Но то, чего не позволяла сделать техника, было достигнуто благодаря NO ветру, которым тральщики были снесены к W еще во время постановки тралов. В 13 ч. 35 м., когда обе линии начали последовательно поворачивать вправо, по пеленгам на Тахкону и Оденсхольм было определено, что тральщики были снесены еще на 2½ мили к W. Описав большую циркуляцию, они легли на обратный курс и при усилившемся ветре, благодаря которому угол дрейфа достигал 20°, тральщики хотя и медленно, но верно стали приближаться к заграждению.

Около 15 часов с Ost подошел на эскадренном миноносце *Войсковой* флаг-капитан по оперативной части. Он осведомился у Киткина о ходе работ и о местонахождении дозорных крейсеров *Адм. Макаров* и *Баян*, которым поручено было охранять партию траления с W. Крейсеров не было видно, и Киткин послал им радио «приблизиться». Вскоре после этого, в 15 ч. 20 м., тральщики под острым углом врезались в толщу заграждения.

Проводник подсек одну за другой 3 мины. Одновременно одну мину подсек *Запал*, после чего его трал перестал служить надежным прикрытием для шедшего в кильватер *Якоря*[1]. Впрочем это прикрытие вообще было только кажущимся, потому что благодаря дрейфу протраленная полоса располагалась под углом к линии курса, и левофланговый тральщик второй линии шел, в сущности, без всякого прикрытия. Несмотря на большую осадку тральщики второй линии благополучно прорезали две линии мин.

Дейчланд ставил мины с бортовых скатов и, торопясь закончить постановку, сокращал интервалы примерно до 70 *м* (вместо назначенных 80 *м*). Мины стояли, следовательно, в шахматном порядке и у неопытных тральщиков создалось впечатление о том, что заграждение было поставлено двумя или тремя линиями.

Каждая пара захватила тралами Шульца по нескольку мин. *Искра* и *Пламя*, несмотря на самый полный ход, не смогли сдвинуться с места; в то же время были усмотрены мелкопоставленные мины, оголявшиеся на зыби. Буксир трала у *Пламя* лопнул, и тральщик стало разворачивать ветром на мины; ему осталось лишь обрубить трал и лавировать между подсеченными и полуподводными минами (рис. 3).

Вторая пара с трудом подвигалась вперед, буксируя затраленные мины. Со всех сторон раздавались резкие короткие свистки, которыми тральщики доносили о затраливании мин. Киткин, находившийся на *Искре*, приказал *Проводнику* приблизиться, чтобы подсечь мины, захваченные первой парой; вместе с тем он решил прервать траление и выйти с тральщиками на чистую воду. На *Искре* создалось ложное впечатление о том, что заграждение имело направление NW—SO, поэтому, вместо того чтобы сделать захождение влево, обе линии стали, по сигналу, последовательно

---

[1] Катерный трал был снабжен лишь одним патроном, после израсходования которого трал действовал механически, однако недостаточно надежно.

поворачивать вправо, не зная, что при этом придется пересечь линию заграждения.

При выполнении этого маневра *Проводник* в 15 ч. 45 м. на циркуляции наткнулся на мину правым бортом, против кочегарки. Взрыв причинил тральщику тяжелые повреждения: мостик был

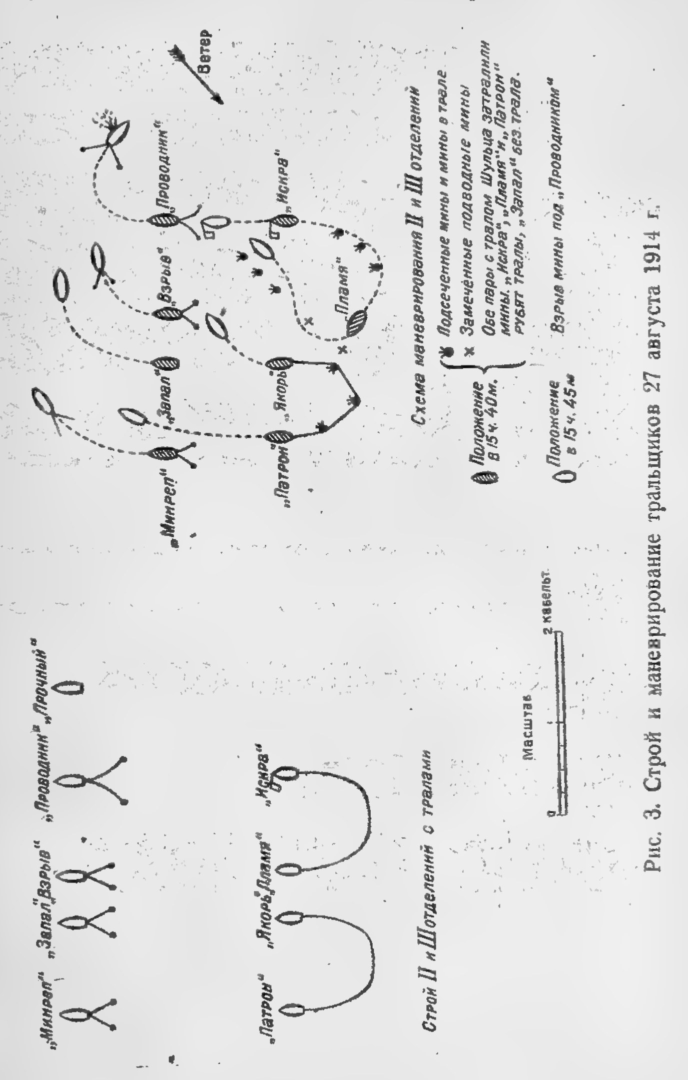


Рис. 3. Строй и маневрирование тральщиков 27 августа 1914 г.

разрушен, труба и грот-мачта слетели, в борту зияла огромная пробоина. Потери в людях были очень велики: из 30 человек экипажа 11 человек были убиты и 7 ранены. Тральщик после взрыва продержался на воде 15 минут; сперва он накренился на правый борт, затем выпрямился, осел серединой и переломился по-

полам. *Запал*, *Минреп*, *Якорь* и *Прочный* выслали шлюпки для спасения команды.

Тем временем с W на горизонте появился корабль, оказавшийся дозорным миноносцем *Видный*. В 15 ч. 10 м., находясь на меридиане Н. Дагерорта милях в 20 севернее маяка, он заметил на западе германские корабли, шедшие полным ходом на Ost. Вскоре он опознал в них 3 крейсера типа *Кольберг* и, не надеясь на радио, тотчас направился полным ходом к тральщикам, чтобы предупредить их о появлении неприятеля. Поднятый им сигнал «вижу неприятеля на W» за дальностью расстояния был разобран на тральщиках только в 16 ч. 20 м. Подойдя ближе, *Видный* сообщил по семафору, что его преследовали 3 крейсера типа *Кольберг*, о чем было дано радио дозорным крейсерам. Вслед за этим на горизонте показались сперва один, потом еще 2 дыма, быстро приближавшиеся с W.

Дозорные крейсеры *Адм. Макаров* и *Баян* были высланы из Ревеля в ночь на 27 августа. Эссен лично дал командирам устное распоряжение держаться в пределах видимости тральщиков и охранять их от нападения с W.

Крейсеры должны были маневрировать в районе между Гангэ и заграждением, не переходя к W от меридиана 23°. Если бы обстоятельства заставили итти на W, следовало обогнуть опасный район по параллели 59°35′; дойдя до меридиана Бенгшера, можно было поворачивать на S. Предварительно следовало вызвать пару тральщиков для прохода опасной зоны за тралами, но в крайнем случае крейсерам разрешалось итти без тралов.

Крейсеры подошли утром на видимость Гангэ; тральщики сперва были видны на горизонте, но вскоре скрылись. Командир *Адм. Макарова* решил заблаговременно вызвать пару тральщиков, но Киткин не получил посланной об этом радиограммы. Около полудня *Прочный* доставил крейсерам записку Киткина, в которой излагался план действия тральщиков. В то время, как крейсеры малым ходом маневрировали милях в 10—15 на SO от Гангэ, командир *Баяна* дважды сообщал по семафору, что, по его мнению, следовало приблизиться к тральщикам. С *Адм. Макарова* ответили, что распоряжение об этом в свое время будет сделано. Звук, донесшийся от взрыва мины, на которой погиб *Проводник*, был принят за выстрел, и командир *Баяна*, видя нерешительность старшего командира, увеличил ход и пошел в море; вслед за ним направился *Адм. Макаров*, приказав *Баяну* стать в кильватер. Через час далеко на S показался германский крейсер (*Аугсбург*), о котором поступило уже несколько радио от наблюдательных постов и от *Видного*. Вслед затем далеко за кормой прошли *циклоны*, а потом и тральщики, о произошедшем обстреле которых на крейсерах ничего не было известно. В случае дальнейшего продвижения германцев на Ost представлялась возможность их отрезать, и *Адм. Макаров* большим ходом пошел на SSW.

К.-адм. Беринг, потерявший накануне *Магдебург*, 27 августа решил осуществить задуманную им совместную операцию с подводной лодкой *U-3*. Он хотел проникнуть в Финский залив в районе

к S от заграждения и заманить русские крейсеры либо на заграждение, либо на позицию подводной лодки. Но устаревшая лодка с очень малым районом действий крайне связывала Беринга, и вся эта затея оказалась неудачной.

В 15 ч. 15 м., находясь милях в 20 на NNW от Дагерорта и лежа на курсе 84°, *Аугсбург* заметил впереди 2 миноносца (один из них был *Видный*, который принял миноносцы *V-25* и *V-186* за крейсеры). Вскоре после этого были замечены многочисленные дымы; это и были тральщики, поглощенные заботами об очистке тралов от мин. Позднее в направлении 75° (более вероятно, что пеленг был близок к 65°) германцы увидели взрыв мины на очень большом расстоянии[1]. Севернее места взрыва они различили несколько небольших кораблей; тип их не мог быть установлен. *V-186* получил приказание быть в дозоре у выхода из Моонзунда, чтобы при дальнейшем продвижении крейсера на Ost он не мог быть отрезан стоящими в Моонзунде русскими кораблями.

В 16 ч. 30 м. при приближении к замеченным ранее кораблям германцы распознали в них маленькие серые пароходы. Они решили, что это были заградители, ставившие мины восточнее заграждения *Дейчланда*. Так показалось к.-адм. Мишке, судившему по поведению крайнего восточного парохода, который, будучи обстрелянным *Аугсбургом*, направился сначала на S, обогнул красную вешку, а затем пошел самым полным ходом на Ost (речь идет о тральщике *Якорь*).

Из этого описания видно, что германцы считали место заграждения *Дейчланда* немного западнее, чем оно стояло в действительности. Но и русские определения были весьма ненадежными, и вообще до конца войны вполне достоверных координат на этом заграждении получено не было.

«В 17 ч. 7 м. на севере показались два больших неприятельских корабля; повидимому, это были крейсеры, которые могли отрезать *Аугсбург*. Поэтому в 17 ч. 16 м. *Аугсбург* повернул на обратный курс, сделав подводной лодке *U-3* сигнал следовать за ним» [2, 134].

Связь в этот день, как и вообще в первый период войны, работала крайне неудовлетворительно. С момента появления *Аугсбурга* и миноносцев донесения сыпались во множестве, но из них нельзя было сделать сколько-нибудь верного вывода. Но и до этого две попытки Киткина связаться с дозорными крейсерами окончились неудачей. Получив сообщение с *Видного* и наблюдая уже приближение неприятеля, Киткин в 16 ч. 30 м. приказал тральщикам рубить тралы и уходить в Лапвик. Маневр был выполнен с большой поспешностью. Шесть тральщиков и миноносцы *Видный* и *Прочный* благополучно пересекли заграждение, пройдя около тральной вешки, которая была поставлена на месте гибели *Проводника*.

Одному лишь *Якорю* не сразу удалось освободиться от трала с несколькими захваченными им минами. Когда подошедший *Аугс*-

---

[1] Это был взрыв *Проводника*; расстояние до *Аугсбурга* было около 20 миль.

бург открыл огонь, *Видный* и *Прочный* тотчас направились к *Якорю*, полагая, что тральщик будет потоплен и придется спасать людей. Но в течение 20-минутного обстрела в *Якорь* попал лишь один снаряд; он повредил вельбот, пробил верхнюю палубу и разорвался в угольной яме, не причинив вреда. Тральщик обрубил, наконец, трал, подобрал брошенные *Минрепом* и *Запалом* шлюпки с командой и вышел из сферы огня, обогнув с S вешку, которая и была усмотрена с *Аугсбурга* с расстояния около 6 миль.

Циклоны, работавшие восточнее и делавшие очень крутые повороты, почти не приближались к заграждению. Путь, показанный на рис. 3 по донесению начальника отделения, в действительности расположился восточнее, потому что на *циклонах* ничего не знали о происходивших событиях, и только миноносец *214*, посылавшийся к тральщикам для связи, в предположительной форме сообщил о гибели одного из них. В 17 ч. 20 м. *циклоны* убрали тралы и пошли в Лапвик.

В это время *Аугсбург* предпринял свой маневр. На нем успели уже опознать 2 русских крейсера типа *Баян*, и *U-3* пошла им навстречу. Надеясь на успех подводной лодки, Беринг в 17 ч. 46 м. повернул на сближение, и в 18 ч. 10 м. обе стороны открыли огонь. Русские самым полным ходом гнали *Аугсбург*, который вскоре был накрыт высокими всплесками 203-*мм* снарядов русских крейсеров. Вскоре *Аугсбургу* пришлось прекратить огонь, чтобы не повредить подводную лодку, шедшую в направлении стрельбы крейсера. «Снаряды русских ложились вплотную, впереди и за *Аугсбургом* и шедшим у него в кильватере миноносцем *V-25*. Осколки русских снарядов покрывали палубу легкого крейсера; одного только прямого попадания было достаточно, чтобы вывести *Аугсбург* из строя. Беринг рисковал своим флагманским кораблем в надежде дать *U-3* возможность атаковать неприятеля наверняка» [2, стр. 135].

Адм. Макаров и *Баян* в увлечении боем не заметили подводную лодку, которая с трудом держалась на глубине и несколько раз показывалась на поверхности. В 18 ч. 26 м. она еще раз всплыла в расстоянии окол 9 кабельт. от *Адм. Макарова* и приготовилась выпустить торпеду наверняка, но в ту же минуту русские повернули на Ost. Командир *Адм. Макарова* полагал. что ему не удастся догнать быстроходный крейсер, и под конец хотел открыть огонь всем бортом с обоих крейсеров. Это неожиданное решение лишило лодку успеха, и ей так и не удалось больше выйти на позицию.

Симуляция повреждения, предпринятая *Аугсбургом* в надежде на атаку *U-3*, вызвала со стороны русских новое преследование, и на этот раз *Аугсбург*, стесненный близостью банки Глотова, ускользнул только благодаря грубой ошибке, совершенной командиром *Адм. Макарова*. Подобно тому как Беринг строил расчеты на удаче *U-3*, так и командир *Адм. Макарова* надеялся без всяких потерь уничтожить легкий крейсер с помощью дальнобойной артиллерии и не попытался пойти на быстрое сближение. Но все старания артиллеристов, вынужденных вести пристрелку на большой дистанции, оказались напрасными. Русские залпы ложились хорошо,

редко дальше чем в 150 *м* от корабля. Тем не менее не было достигнуто ни одного попадания, и в 19 часов, когда *Аугсбург*, пройдя банку Глотова, стал уходить из-под обстрела, огонь был прекращен. В.-адм. Эссен сменил впоследствии командира *Адм. Макарова* за то, что крейсеры слишком долго не шли для оказания поддержки тральщикам. Командир крейсера между прочим заявил, что он намерен был пожертвовать тральщиками с тем, чтобы завлечь германский крейсер и вернее его уничтожить.

6. Продолжение тральных работ в устье Финского залива

28 августа тральщики пополняли запасы тралов, а 29 вновь вышли на работу. Командующий флотом не надеялся больше на возможность быстрого определения границ заграждения и приказал в первую очередь обеспечить кораблям выход на W в районе к N от заграждения. Для осторожности решено было придерживаться параллели 59°38',5, и этот путь, получивший вскоре наименование «северного прохода», был обследован *циклонами*, а затем II и III отделениями. 31 августа работа была повторена на полмили южнее тральщиками *Искра* и *Пламя* под прикрытием *Грозящего*, шедшего за тралом с начальником партии. В обоих случаях крейсеры находились в готовности выйти на поддержку.

Некоторые из *циклонов* были попрежнему недостаточно опытны в тралении. 29 августа миноносцы *219* и *222* дважды растянули трал, после чего *222* завел трал в паре с *214*; при уборке трала они его порвали.

Эссен считал германское заграждение большой помехой для активных действий крейсеров, но он понимал, что с теми тральными силами, которые имелись в его распоряжении, нечего было и думать об уничтожении этого заграждения, и он с большой неохотой приказал ограничиться определением его границ. На первое время пришлось довольствоваться обследованием северного прохода, повторенным еще раз утром 1 сентября, перед выходом крейсеров в море для действий против завесы, предполагавшейся на линии между Готландом и курляндским побережьем. Четыре *циклона* вышли из Лапвика и в 9 ч. 15 м., находясь в 15 милях на SO от Гангэ, приступили к тралению на курсе W, проложенном по параллели 59°37', т. е. на милю южнее пути, пройденного тральщиками 31 августа. Несмотря на свежую погоду, *циклоны* выполнили задачу до конца. На меридиане Бенгшера они легли на курс 261° и, дойдя до банки Олег, на возвратном пути прорезали квадраты №№ 55, 46, 40 и 34 по параллели 59°33',5. Так постепенно расширялся северный проход и вместе с тем сокращались размеры сомнительного района, северная граница которого постепенно перемещалась к S.

Работа *циклонов* явилась первым примером предварительного обследования фарватеров, которое впоследствии было узаконено, неоднократно применялось в 1914 г., было позабыто с весны 1915 г. и вновь было установлено в августе 1915 г. Но в этом случае у командования еще не установился

твердый взгляд, и польза обследования, при котором тралами захватывалась лишь узкая полоса шириной в 1—2 кабельт., по справедливости вызывала сомнения; впоследствии на больших кораблях говорили, что им приходится плавать «по ниточке».

Независимо от произведенного обследования, крейсеры от Оденсхольма до меридиана Бенгшера и далее по курсу SW примерно до меридиана 22° прошли за тралами II дивизиона эскадренных миноносцев; около 15 часов на меридиане Руссарэ крейсеры разошлись на контр-курсах с *циклонами*. В море сильно засвежело; около 19 часов II дивизион был отпущен в Утэ, и весь остальной поход был совершен без сопровождения с тралами.

2 сентября, под прикрытием находившихся в море крейсеров, без всяких затруднений удалось определить северную границу заграждения. В сущности тральщикам оставалось лишь проверить справедливость сведений, полученных к тому времени с *Магдебурга*. Было известно, что заграждение, имевшее в длину около 9 миль, поставлено по направлению 197° от начальной точки, находившейся на северной кромке 39 квадрата, примерно в долготе 22°45′.

Со времени обнаружения заграждения командующий флотом уделял тралению большое внимание. На случай необходимости для крейсеров зайти на рейд Гангэ, утром 1 сентября тральщики III отделения протралили входной створ от Гангэ до банки Аякс (по курсу 140°), а на следующий день II и III отделения вышли в район заграждения.

В том же строю, что и 27 августа, тральщики курсом W прошли по северной кромке 39 квадрата, протралив полосу шириной в 3½ кабельт. к N от параллели 59°30′ (рис. 4). Не обнаружив мин, тральщики повернули влево, так что на курсе Ost протраленная полоса расположилась к S от параллели 59°30′. При этом в шир. 59°29′,5 и долг. 22°47′ *Запал* и *Фугас* подсекли по одной мине; рядом с двумя подсеченными минами самостоятельно всплыла третья. Перед этим *Грозящий*, шедший с Киткиным за тралами II отделения, уклонился немного в сторону от протраленной полосы и ударился о мину; по счастью она оказалась неисправной и не взорвалась.

Две мины были уничтожены, а третья поднята для изучения; в минном отделе выяснили, что она была снаряжена пироксилином.

Из всех работ, выполненных на этом заграждении, работа 2 сентября была наиболее точной; этому способствовали хорошая погода и аккуратное счисление. Но не сразу командование поняло, что на тральщиках должны были быть опытные квалифицированные штурманы. Условия работы на судах, подверженных качке и сильному ветровому дрейфу, были очень невыгодными для кораблевождения, между тем от степени надежности результатов, полученных тральщиками, зависела безопасность плавания больших кораблей. По штату укомплектования портовых судов, как именовались в мирное время тральщики, на всю партию траления полагался один штурман, но и эта вакансия была замещена весьма посредственным офицером по адмиралтейству. Несколько лучше обстояло дело на *циклонах* и на 2-й партии траления; там не было

штатных штурманов, но зато все командиры были кадровыми морскими офицерами. Положение заметно улучшилось только в 1915 г., после сформирования дивизии траления и назначения флагманского штурмана дивизии.

Возвращение крейсеров с моря ожидалось 3 сентября. В соответствии с полученными заранее инструкциями, утром в этот день 4 *циклона* еще раз обследовали северный проход, пройдя по параллели 59°38',5 до меридиана 22°20'; отсюда они прошли с тралами еще 20 миль по курсу SW, имея за кормой маяк Бенгшер. Примерно по этому пути и предполагали возвращаться крейсеры. Таким образом, понятие о северном проходе распространилось и на морской путь, проложенный на SW от Бенгшера. Этот маяк был удобным приметным пунктом, облегчавшим подход к северному берегу. Пользоваться при возвращении районом Дагерорта признали неудобным, так как южная граница заграждения тральщиками определена не была; по данным, полученным с *Магдебурга*, она находилась примерно в шир. 59°21',5 и долг. 22°41',5, но доверять этим сведениям не следовало, поэтому «южного прохода», как такового, в то время еще не существовало.

Обследование пути для крейсеров было выполнено уже post factum, потому что они вернулись раньше намеченного срока[1] и уже около 9 ч. *Рюрик* и *Россия* разошлись на контр-курсах с *циклонами* в районе к S от Гангэ; несколько позднее прошли *Богатырь* и *Олег*. Обе группы прошли в нескольких милях южнее *циклонов*.

По заведенному правилу, перед возвращением крейсеров был протрален Суронский проход, для чего *Пламя* и *Якорь* в 6 часов 3 сентября были высланы из Лапвика. В тот же день эти тральщики проконтролировали Центральную позицию, пройдя с тралом вдоль вех ограждения. Вехи эти для меньшей приметности были лоцманского типа и возвышались над водой менее чем на 2 *м*; но буйреп намокал, и вехи часто тонули. Наблюдение за вехами ограждения было также возложено на партию траления; о замеченных неисправностях тральщики сообщали в охрану Ревельского рейда, и случалось это довольно часто. Лишь в 1917 г. решено было поставить большие вехи лоцмейстерского типа.

7. «Тральные походы» эскадры

Очередной задачей тральщиков являлось определение южной границы заграждения, после чего предполагалось обследовать «южный проход» с тем, чтобы дозорные крейсеры, которые теперь регулярно высылались на меридиан Дагерорта, располагали большей свободой действий. Впредь до выполнения этой работы плавание в районе к S от заграждения считалось небезопасным, и дозорные крейсеры должны были совершать длинный путь:

---

[1] Прекрасно задуманная операция, судя по опубликованным германским материалам [2], имела все шансы на успех, потому что крейсер *Амазоне*, находившийся вплоть до 4 сентября в дозоре в районе к W от Готланда, не имел преимущества в скорости хода и был бы без труда настигнут *Рюриком*.

пройдя северным проходом, они на курсе SW приводили Бенгшер за корму и шли затем на S, примерно по меридиану 22°5′.

6 сентября днем на практике выяснилось неудобство положения, при котором для входа и выхода из Финского залива имелся лишь один проконтролированный тралами путь. Находившиеся в дозоре *Паллада* и *Баян* при появлении германских разведчиков маневрировали с таким расчетом, чтобы иметь возможность уйти в случае надобности северным проходом. Но путь этот был отрезан броненосным крейсером *Блюхер*, и дозорным крейсерам пришлось уходить южным проходом, хотя со времени «шведского похода» никакого траления здесь не производилось. Таким образом, дозорные крейсеры никогда не бывали в достаточной мере обеспеченными тралением, ни до обнаружения заграждения, ни в последующий период.

7 сентября германские главные силы под командой пр. Генриха находились в районе Хуввудшера, крейсеры Беринга были в Ботническом заливе, а миноносцы производили поиск в районе Логшера. У Фирле не упоминается ни о каких иных действиях германских кораблей, и наблюдательные посты, расположенные к Ost от Утэ, никого в море не видели. Тем не менее около полудня с дозорных крейсеров были усмотрены в 55 квадрате (в 10—12 милях на SSW от Эре) 2 парохода, охранявшихся военным кораблем, тип которого не удалось установить. При этом было высказано предположение, что замеченные суда производили постановку минного заграждения. В действительности этого не было и по имеющимся материалам нет возможности установить, какие именно суда были усмотрены с крейсеров, но для Эссена это сообщение пришло как нельзя более кстати.

За два дня до этого верховное командование еще раз напомнило, что единственной задачей флота является защита подступов к столице. Несение дозорной службы было предусмотрено «Планом операций», между тем наличие минных заграждений представляло опасность для дозорных крейсеров. С другой стороны, появление крупных сил, обнаруженных 6 сентября, свидетельствовало о том, что наличие слабых дозорных крейсеров не являлось достаточным прикрытием для тральщиков. Нормальный ход тральных работ в устье Финского залива не должен был прерываться, и это обстоятельство служило оправдательным мотивом на случай запроса Ставки о причинах выхода флота, назначенного на утро 8 сентября. Шаткость всех этих доводов была очевидна, но Эссен пользовался каждым удобным случаем для того, чтобы встретиться в бою с противником.

В 4 часа 8 сентября броненосный крейсер *Рюрик*, бригада линейных кораблей и крейсеры *Паллада* и *Баян* вышли Суропским проходом в море и легли на курс 278°, проложенный к северному проходу. Около 8 часов к эскадре присоединилась 1-я партия траления, вышедшая в 5 ч. 40 м. из Лапвика; партию сопровождал *Грозящий*.

Эскадра за тралами II и VII дивизионов миноносцев прошла северным проходом и на меридиане Бенгшера легла на курс 192°,

которым 27 августа шли *Адм. Макаров* и *Баян*. *Циклоны* вместе с тральщиками отделились от эскадры и в сопровождении *Паллады*, *Баяна* и дозорных крейсеров *Россия* и *Олег* направились в 55 квадрат. Тральщики II и III отделений прорезали его двумя галсами по диагонали, а *циклоны* сделали несколько коротких галсов в средней части квадрата. Мин нигде не оказалось, но для верности решено было на следующий день пройти по сторонам квадрата. По окончании работы тральщики пришли на рейд Пипшер, а сопровождавшие их крейсеры (кроме *Олега*, вернувшегося на рейд Гангэ) стали на якорь у о. Венэ. Эскадра в 13 ч. 40 м. легла на обратный курс и в 18 часов стала на якорь на рейде Гангэ. Германцы в этот день показались и у Виндавы и у Либавы, но только не у Дагерорта. Кратковременная и вялая операция пр. Генриха закончилась, и выход Эссена опять превратился в удар по воздуху; впрочем оставалась еще надежда встретиться с германцами на следующий день.

С рассветом 9 сентября действия повторились в том же порядке. Тральщики, охранявшиеся четырьмя крейсерами, закончили обследование подозрительного района и прошли, кроме того, по курсу в море; на возвратном пути II и III отделения, для большей уверенности в итогах работы 2 сентября, прошли с тралами по параллели 59°30′, не найдя при этом мин. Эскадра шла с принятием тех же мер предосторожности; в голове эскадры с каждой стороны держались по 4 миноносца V дивизиона, а впереди с тралами шли миноносцы II дивизиона, причем две пары выстроились в строй фронта, а вперекрыш им в кильватерной колонне были поставлены остальные две пары. Обогнув заграждение с W, эскадра легла на курс Ost и по параллели 59°15′ вошла в Финский залив южным проходом, который и был таким образом проконтролирован тралами.

В районе Оденсхольма справа и слева от курса было расстреляно несколько плавающих германских мин; весьма вероятно, что это были мины, подсеченные 27 августа тральщиками и в возникшей тогда суматохе оставшиеся не расстрелянными. От Оденсхольма до Ревеля корабли шли без тралов и без охранных миноносцев. С начала войны не было обнаружено достоверных признаков появления германских подводных лодок, и в вопросе о мерах против атак подводных лодок проявлялась исключительная беспечность.

Германская операция, предпринятая 6 сентября для подрыва у русских стремления к активности, достигла обратного результата. База I минной дивизии и подводных лодок была перенесена в Моонзунд, а база II минной дивизии — в Эре; крейсерская завеса была выдвинута на линию Дагерорта, причем на ночь крейсеры уходили сперва в Лапвик, а впоследствии в Эре. Благодаря этому облегчались действия против германских крейсеров в случае их прорыва в Финский залив и вместе с тем затруднялись попытки выполнить новые заградительные операции, если бы таковые намерения возникли у германцев.

8. Контрольное траление

Наступивший период затишья был использован I и III отделениями для чистки котлов. II отделение, выйдя 12 сентября в 5 ч. 30 м. из Лапвика, в 9 часов поставило тралы на меридиане Бенгшера, прошло 22 мили курсом S и по параллели 59°15′ обследовало южный проход. 15 сентября те же тральщики обследовали выходной курс SW, проложенный 3 сентября по направлению от маяка Бенгшер.

17-го вступили в строй и перешли из Гельсингфорса в Лапвик 5 *циклонов*; они были использованы для выполнения контрольных работ поблизости от заграждения. Из-за свежей погоды на работу вышли только 21 сентября. *Циклоны* (кроме миноносца *214*) прошли с тралами на S по западной границе 39 квадрата и в шир. 59°17′ повернули на NO, прорезав затем 39 квадрат почти по диагонали. Мин обнаружено не было, однако у Киткина возникли подозрения аналогичные тем, которые существовали в отношении Центральной позиции. В течение нескольких дней дули свежие W ветры, и мины могли быть снесены в район к Ost от заграждения. 15-го для усиления 1-й партии в Лапвик прибыли 4 тральщика 2-й партии, и 21-го им было приказано прорезать 39 квадрат по меридиану 22°50′, т. е. пройти примерно на полторы мили восточнее крайней восточной точки, в которой до тех пор были затралены мины (2 сентября, при определении северной границы).

Помощник начальника 2-й партии кап. 2 р. Глазенапов в 5 ч. 30 м. 22 сентября с тральщиками *5*, *6*, *7* и *8* вышел из Лапвика на работу, которая представлялась весьма несложной. В 8 ч. 35 м. тральщики в шир. 59°38′,5 и долг. 22°50′ легли на курс S и, поставив тралы Шульца, приступили к тралению, находясь в строе фронта. Ближайшим к заграждению в паре с тральщиком *7* шел *8*; восточнее второй пары, державшейся на траверзе *7*-го, шел прикомандированный для связи миноносец *Прочный*, за месяц до того бывший свидетелем гибели *Проводника*.

Определяясь через каждые 1/4 часа по маякам Бенгшер и Руссарэ, тральщики в 9 ч. 35 м. в долг. 22°51′,5 пересекли северную кромку 39 квадрата. Ветром силою 3—4 балла их дрейфовало на Ost, и линия их пути располагалась по направлению 175° (рис. 4).

В 10 ч. 6 м., когда тральщики находились милях в трех восточнее линии заграждения, в трале второй пары неожиданно взорвалась мина. В то время, как тральщики *5* и *6* застопорили машины, чтобы поставить веху, под носом *7-го* произошел взрыв. Тральщик продержался на воде около двух минут и затонул. Тральщик *8* тотчас спустил шлюпки для спасения команды, но в 10 ч. 14 м. под его кормой взорвалась третья мина, и он стал быстро погружаться в воду. Шлюпки, спущенные с *5* и *6-го*, бросились спасать команду обоих тральщиков. Многих людей не досчитывались, поэтому поиски продолжались в течение двух часов, и лишь после того как всякая надежда найти еще кого-либо исчезла, тральщики *5* и *6* в 12 ч. 10 м. ушли в Лапвик, выйдя из опасного района курсом Ost.

Из 75 человек команды погибло 12; 14 раненых к вечеру были доставлены на *Прочном* в Гельсингфорс.

Прочный подошел к месту взрыва тральщика *7* и стал спасать людей прямо из воды. Под впечатлением взрыва второго тральщика он дал открытую радиограмму без позывных: «знак о бедствии — взорвались два тральщика». В 10 ч. 45 м. *Прочный* вызвал

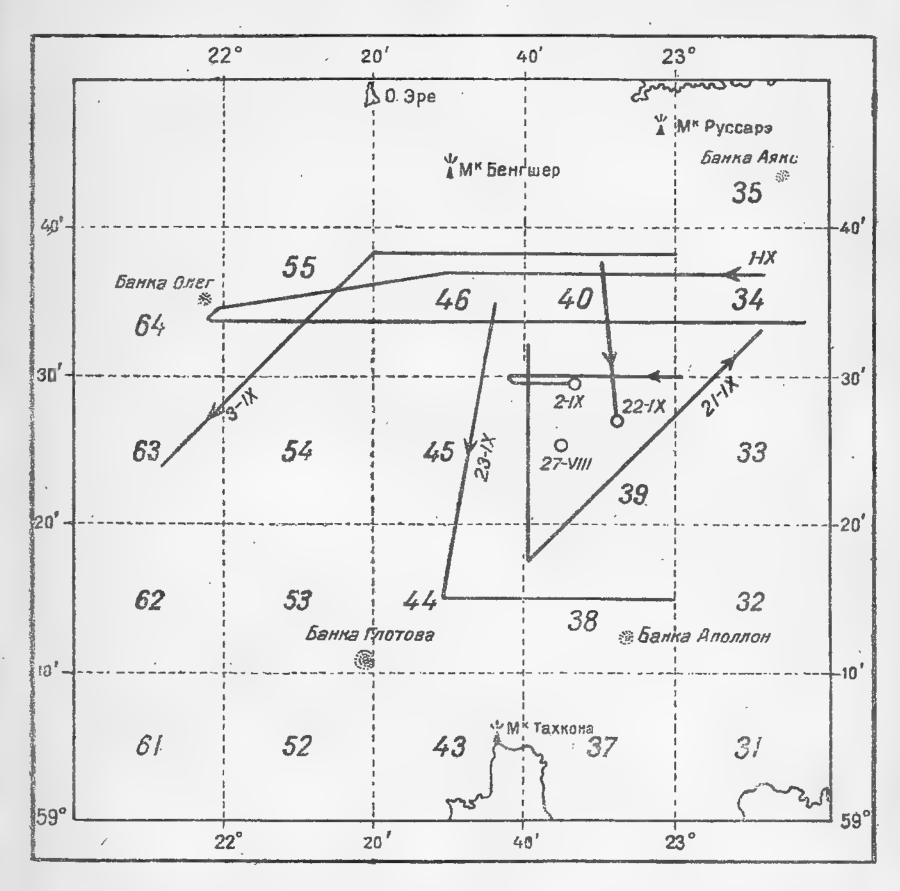


Рис. 4. Схема тральных работ, выполненных в устье Финского залива 1—3 и 21—23 сентября 1914 г. (На рисунке не нанесены схемы тральных работ, выполненных тральщиками 27 и 31 августа и 8, 9, 12 и 13 сентября, а также II дивизионом эсминцев 1, 8 и 9 сентября).

на помощь миноносцы, так как в итоге запутанных и противоречивых данных о месте заграждения могло случиться, что не уцелел бы ни один из оставшихся трех кораблей. На призыв *Прочного* прибыли 4 миноносца II дивизиона, встретившиеся с тральщиками около 13 часов, что дало возможность оказать первую помощь раненым, так как ни на *Прочном*, ни на тральщиках *5* и *6* не было медицинского персонала.

Место взрывов было определено по счислению в шир. 59°27′ и долг. 22°52′. Отсюда возникло предположение о том, что в районе к востоку от главной линии находились отдельные минные банки, которые могли быть поставлены замеченными 18 августа германскими кораблями. Допускалось также, что *Дейчланд* поставил заграждение ломаной линией, но это противоречило наблюдениям с крейсеров и наблюдательных постов. Более или менее достоверные выводы удалось сделать лишь много позднее, весной 1916 г., а по результату работ, выполненных к концу сентября 1914 г., решено было перенести восточную границу опасного района на меридиан 23°, и по флоту было объявлено, что не следует заходить к W от этого меридиана между параллелями 59°35′ и 59°18′.

Западной границей опасного района решено было считать западную кромку 39 квадрата.

Командующий флотом донес высшему командованию «о примерном поведении и распорядительности всех чинов тралящих судов *5*, *6*, *7* и *8* и о крайне серьезной работе, выполненной тралящими партиями, суда которых ежедневно рискуют быть взорванными на неприятельских минах, так как сделать эту работу сколько-нибудь безопасной не представляется возможным». Последнее замечание было не совсем правильным, потому что некоторая доля опасности заключалась в неопытности личного состава. Желая осветить более широкую полосу, тральщики шли в строе фронта, и при этом все четыре тральщика и прикомандированный к ним миноносец, которому следовало бы итти за тралом, подвергались одинаковой опасности взорваться на минах, относительно которых было уже известно, что многие из них стояли близко к поверхности. При применении строя уступа, по крайней мере один из тральщиков шел бы под прикрытием трала впереди идущей пары. Тральщик *8* застопорил машину на линии заграждения и был сдрейфован кормой на мину, стоявшую в стороне от курса. 27 августа тральщики начали работу в неверном направлении и только благодаря исключительной удаче без всяких потерь пересекли заграждение под острым углом.

Заграждение *Дейчланда* в равной мере стесняло действия русских и германских кораблей; на нем погибли три русских тральщика, но вместе с тем оно явилось учебным полем, на котором тральщики испытали свои силы и, до некоторой степени, приучились к действительной работе на минах. В дальнейшем решили не возобновлять работ на этом заграждении и ограничиться периодическим контролированием северного и южного проходов. 23 сентября южный проход обследовали всего лишь одной парой *циклонов* (*216* и *218*), так как остальные были неисправны. Работу выполнили под прикрытием крейсеров, выходивших на разведку в связи с началом германской демонстрации у Виндавы.

В конце сентября в связи с начатыми работами по оборудованию флангово-шхерной позиции приступлено было к уборке заграждений, поставленных по «Плану операций» на шхерном фарватере Гангэ — Лапвик и в районе к N от Гангэ-уддэ. Стратегия

германцев к тому времени была уже безошибочно расшифрована. Было ясно, что никакой высадки в Финляндии не предвиделось, и заграждения, сильно стеснявшие свободу передвижения собственных кораблей, потеряли всякое значение. Места мин были точно известны, и это облегчало работу, порученную отряду заградителей и выполненную в обстановке мирного времени; мины обозначались со шлюпок, затраливались кошками и разоружались. Уборка заграждений производилась, главным образом, в октябре, а 13 и 18 ноября тральщики проконтролировали фарватер Гангэ—Лапвик тралом Шульца. Проверка фарватеров к северу от Гангэ-уддэ задерживалась отсутствием свободных тральщиков и затяжными штормами.

1 октября свирепствовавший перед тем шторм начал стихать, и тральщикам было приказано в первую очередь проверить состояние северного прохода, по которому крейсеры выходили в дозор и на котором могли оказаться мины, снесенные штормом из 39 квадрата. Работа упорно не налаживалась; либо мешала волна, либо в пути случались повреждения в машинах. В период с 2 по 10 октября тральщики выходили в море несколько раз, но только один раз, 4 октября, северный проход был обследован II отделением; кроме того 4-го и 6-го миноносцы *214* и *216* протралили выходной створ из Лапвика.

11 октября *216* и *219*, выйдя в 8 часов из Лапвика, без тралов прошли в конец выходного фарватера у Бенгшера, в 11 часов легли на курс 45° (на маяк Бенгшер), поставили трал и приступили к обследованию северного прохода. SW-й курс контролировался лишь до середины 55-го квадрата, поэтому циклоны не видели *Аугсбург*, подходивший в это время к району маневрирования дозорных крейсеров. В 12 ч. 5 м. *циклоны* на курсе Ost прошли траверз Бенгшера и в 12 ч. 14 м. заметили взрыв *Паллады*, произошедший в шир. 59°36′ и долг. 22°47′ [1]. *Циклонам* следовало продолжать работу, чтобы убедиться, по крайней мере, в том, что взрыв произошел не на мине заграждения, но они убрали трал и подошли, как они полагали, к месту взрыва, ходили переменными курсами, но ничего не обнаружили. На самом деле они прошли слишком далеко на Ost, в 14 часов встретили миноносец *Резвый* и, вступив ему в кильватер, подошли через полчаса к месту взрыва, видели плававшие койки, пробковые пояса и деревянные обломки, но людей не нашли.

Походив по разным направлениям, в 15 ч. 20 м. они прекратили поиски и через 2 часа пришли в Лапвик. Хотя они не довели до конца порученную им задачу, но их маневрирование в районе нахождения *U-26* принесло все же некоторую пользу в том отношении, что лодка, ввиду прибытия большого числа миноносцев, а также тральщиков, отказалась от дальнейших атак и ушла на W.

---

[1] По неверному определению *U-26*, место атаки находилось в 7 милях восточнее этой точки [2, стр. 257].

III. ПЕРЕХОД К СИСТЕМЕ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОГО ТРАЛЕНИЯ

1. Тактические последствия гибели *Паллады*. Систематическое траление

Появление германских подводных лодок, доказанное событиями 10 и 11 октября, не было неожиданностью для командования, располагавшего агентурными сведениями, согласно которым 30 сентября 4 германских подводных лодки вышли из Данцига на N. На самом деле, лодки выходили для практического обучения, но, по существу, это не меняло дела, и в Финском заливе были приняты соответствующие меры предосторожности.

Существовало не проверенное на опыте мнение о недействительности торпед при скорости хода атакуемого корабля свыше 15 узлов. Мнение это оказалось ложным, и тотчас после гибели *Паллады* несение дозорной службы крейсерами было прекращено, и вместо них в дозор стали высылаться миноносцы. Вместе с тем прекратились всякого рода походы, предпринимавшиеся ранее в расчете на случайную встречу с неприятелем, и, как непосредственное следствие этого, — без всякого особого распоряжения перестала применяться проводка за тралами; в дневное время она стала невозможной, а к ночному тралению ни тральщики, ни миноносцы приучены не были.

Охрана рейдов была усилена, хотя и до появления подводных лодок она не могла считаться особенно слабой. В частности, неслось постоянное дежурство у входа в Лапвик, к чему привлекались также и *циклоны*. В самом начале войны два *циклона*, *215* и *220*, были откомандированы от 1-й партии в охрану Свеаборгского рейда. Это значительно ослабило I отделение, и, в связи с очередным ремонтом и авариями, в сентябре установилось обыкновение выполнять работы одной парой. Впрочем командование не усматривало в этом особого зла, поскольку германцы ставили заграждения с очень короткими интервалами между минами, благодаря чему всякая возможность пропуска заграждения считалась исключенной, так как ширина захвата одного трала не менее чем в два раза превышала ширину интервала между минами. Никому не приходила в голову мысль о том, что одна пара легко могла пропустить заграждение, сильно разреженное штормами, так как трал случайно мог пройти в широком интервале, образовавшемся на месте сорванных мин.

В течение всей кампании 1914 г. было обращено большое внимание на организацию систематического траления у выходов из главных баз. Подобно тому как периодически протраливался Суропский проход, *циклоны 215* и *220* помимо несения дежурства должны были регулярно протраливать у Грохару выход из Свеаборга. Наличие мелких глубин вынудило установить на эти миноносцы громоздкий трал Шульца, к обращению с которым они не были приучены. В первый раз створ был протрален 25 августа миноносцем *215* в паре с *213*. На следующий день они порвали трал у Эрансгрунда. В дальнейшем вплоть до конца октября ра-

бота шла без перебоев и выполнялась во все дни, когда позволяла погода. 21 октября *215*, а 28 октября *220* поступили в распоряжение Киткина, и с этого времени траление у Грохару было поручено тральщикам 2-й партии. После гибели *7* и *8* Эссен счел нецелесообразным применять тральщики 2-й партии для работ в заведомо опасных районах и приказал использовать их лишь для обслуживания Центральной позиции и выходов из Гельсингфорса и Ревеля. Тральщики, дежурившие на Центральной позиции, не заметили *U-25*, форсировавшую главное заграждение на глубине 30 *м*.

В эти дни, 23—25 ноября, как обычно, протраливался створ Грохару и неслось дежурство у входов в Гельсингфорс и на Ревельский рейд. Появление *U-25* на Ревельском рейде было замечено. Автор, временно командовавший *Воеводой*, принимал участие в безрезультатных поисках лодки; но эти поиски производились на рейде и в Суропском проходе, потому что не считалось возможным для лодки пройти через главное заграждение.

Огни, замеченные *U-25*, включались на Ревельском рейде всеми судами в случае ночного передвижения и независимо от его цели; делалось это для того, чтобы не ввести в заблуждение береговые батареи в случае прорыва на Ревельский рейд германских миноносцев. Но сторожевые корабли *Бобр*, *Воевода* и др., стоявшие к N от о. Карлус у начала Суропского прохода, по приходе на место дежурства огни выключали.

В конце октября, в числе других средств борьбы против подводных лодок, были установлены боны у входа на внешний Свеаборгский рейд, а также минные заграждения в Суропском проходе.

Во второй половине октября производились опыты с недавно выработанными носовыми тралами или так называемыми «фортралами», которые в первую очередь устанавливались на тральщиках 2-й партии. Для мелких тральщиков 1-й партии эти приспособления были слишком громоздкими. Впоследствии фортралы, явившиеся прототипом современных параванов, были установлены также на некоторых крейсерах. Вообще, поскольку период проводки кораблей за тралами для случаев плавания в открытом море отошел уже в область истории, изменились взгляды и на систему траления, которое при всяких условиях должно было теперь выполняться заблаговременно. Отсюда до некоторой степени укрепилась мысль о необходимости проведения «постоянных курсов», которые явились прототипом будущих «тральных фарватеров».

Предварительное обследование постоянных курсов производилось и до появления германских подводных лодок, но, во-первых, далеко не всегда и не везде, а, во-вторых, большие корабли и не привыкли в точности придерживаться пройденных тральщиками путей; к тому же они не без основания не доверяли точности счисления тральщиков. До середины октября в районе к W от меридиана 21°50′ не производилось никакого траления, и крейсеры неоднократно ходили здесь по различным направлениям без сопровождения с тралами. Между тем район, прилегавший с S к Або-Оландскому архипелагу, на большом протяжении был доступен

для постановки мин; к тому же он не находился под наблюдением и в наступившую осеннюю пору легко мог быть загражден.

В течение всей войны и вплоть до выхода в свет записок адм. Тирпица существовало установившееся вскоре после гибели *Паллады* твердое мнение относительно преднамеренности постановки заграждения в 39 квадрате с целью создать позиции для подводных лодок в районах к N и к S от заграждения. Справедливость этого мнения находила себе подтверждение в фактах атак, произведенных 10 и 11 октября. Никакого иного объяснения и нельзя было дать, особенно ввиду слабости сил, принимавших участие в операции 17 августа, о чем было известно из показаний пленных с *Магдебурга*; и так как никто из этих пленных не выдал истинной цели операции, то и высказанное выше мнение ничем не могло быть опровергнуто. Что касается дальнейших планов, которые могли существовать у германцев, то считалось весьма вероятным, что в темные осенние ночи они поставят несколько минных заграждений как внутри Финского залива, так и на подходах к нему с W.

Опасность со стороны мин заграждения, по мнению командования, должна была неуклонно возрастать; предположение это в действительности не оправдалось, и мнение командования до некоторой степени было предвзятым, потому что русские сами готовились в это время к постановке активных минных заграждений.

2. Контрольное траление в устье Финского залива. Встреча английских подводных лодок

К числу многих неблагоприятных последствий, вызванных сдерживающими директивами верховного командования, относилось значительное опоздание в вопросе об оборудовании Або-Оландской шхерной укрепленной позиции. Исключительное значение Або-Оландского района, занимавшего фланговое положение по отношению ко входу в Финский залив, учитывалось задолго до начала войны; но, с одной стороны, постановление Парижского трактата, а с другой стороны, «План операций» препятствовали более широкому использованию этого района, чем это имело место в 1914 г. В частности, к наступлению осени не имелось еще сквозной сети гидрографических протраленных фарватеров, и наиболее удобные шхерные базы, Эре, Утэ и Люм, не были еще между собою связаны.

Входы с моря в Эре и в Утэ были обеспечены, и дозорные крейсеры неоднократно пользовались стоянками на рейде Севастополь (к W от о. Эре) и на рейде Пипшер (к N от о. Эре). Но если бы это стало известным германской разведке и германцы поставили бы заграждение на входном створе, то крейсеры оказались бы запертыми в ловушке. Подобное предположение было высказано 13 октября начальниками обеих бригад крейсеров.

Поскольку Эре являлось базой, то по аналогии с положением, существовавшим у входов в Гельсингфорс и в Ревель, следовало бы и здесь организовать систематическое траление, тем более что

поставить заграждение у входа в Эре было несравненно легче, чем проникнуть в районы Ревеля или Гельсингфорса. Но так далеко еще не распространялись в то время организаторские способности командования, и дело ограничилось контрольным тралением, произведенным 4 *циклонами* 16 октября. Для связи и для охраны от подводных лодок их сопровождал *Резвый*. По характеру глубин створ не мог быть на всем протяжении обследован щитовыми тралами, поэтому работа была выполнена змейковыми тралами. Протралив створ до шир. 59°38′, *циклоны* повернули на курс Ost. В море было свежо, и миноносцы сильно качало, поэтому, пройдя 10 миль северным проходом, они убрали тралы и к вечеру вернулись в Лапвик.

Справедливость опасений, высказанных начальниками бригад крейсеров, с того времени не стала менее обоснованной, но крейсеры перестали высылаться в дозор, и обследование входа в Эре ни разу не было повторено, а ранней весной 1915 г. в Эре были высланы без предварительного траления два линейных корабля с ледоколами.

Подобное контрольное траление, носившее чисто случайный характер и выполнявшееся в результате высказанных кем-либо предположений или опасений, нужно рассматривать как вредное явление и в смысле бессистемности и в отношении напрасной траты угля и изнашивания механизмов тральщиков. Тем не менее оно многократно находило себе применение не только в 1914 г., но и в последующие годы и, как это ни странно, оно приводило иногда к положительным результатам; впрочем заграждения, которые при этом обнаруживались, все равно были бы своевременно найдены путем планомерного траления, и выигрыш во времени не имел значения по сравнению со всеми отрицательными последствиями, свойственными всякого рода случайным операциям.

Хотя никто не сомневался в том, что *Палладу* взорвала подводная лодка, тем не менее Киткину было приказано протралить место взрыва, которое, по странному совпадению, находилось почти на продолжении линии германского заграждения.

Работа была выполнена в течение 20, 22, 24 и 25 октября при участии всех исправных *циклонов* и III отделения тральщиков. Для верности выставлялись автоматические вешки, которые после работы убирались *циклонами*. В первые три дня для охраны прикомандировывался один из миноносцев, а в последний день дозор в 46 квадрате несли *циклоны*. Сплошными галсами, которые делались курсами Ost—W, была надежно протралена вся северная часть квадрата 40 между параллелями 59°40′ и 59°34′,5. Киткин выходил на работу на *Запале*, чтобы лично удостовериться в том, что выполненные в сентябре тральные работы действительно дали хорошие результаты. Как и следовало ожидать, ни одной мины найдено не было.

Английское адмиралтейство, выславшее три подводных лодки, не было осведомлено о постановке германцами заграждения на подходе к Либаве. В свою очередь, оно не предупредило русское командование о своем намерении послать лодки в Балтийское море;

если бы этот вопрос был заранее согласован, то лодкам было бы назначено рандеву в Тагалахте.

Лодки находились уже в пути, и предупредить их было невозможно; оставалось лишь принять экстренные меры для организации их встречи и проводки по безопасному фарватеру. Таковым являлся, в сущности, главный вход в Либаву с W, потому что тральными работами, выполненными к тому времени довольно примитивными средствами порта, было выяснено, что германское заграждение стояло в районе к N от входного створа. Оно начиналось в расстоянии $12^1/_2$ миль на NW от Либавского маяка и кончалось в том же направлении в расстоянии 24 миль от маяка. Данные эти считались приближенными, но, по всей вероятности, положение заграждения было выяснено точнее, чем оно было известно самим германцам.

Средний и южный входы в аванпорт были заграждены затопленными пароходами; свободный проход был оставлен лишь через северные ворота. 8 октября здесь прошла подводная лодка *Крокодил*, посланная для выполнения операций в Данцигской бухте; здесь же прошел в порт миноносец *Поражающий*, с немалым риском высланный 18 октября для организации встречи английских лодок. Дежурство было организовано в расстоянии 12—20 миль от порта. 21-го была встречена подводная лодка *E-1*, а на следующий день с тем же успехом была проведена в порт *E-9*. Третья лодка *E-11*, вследствие неисправности машины, вернулась в Англию, но извещение об этом было получено лишь 25 октября. Оно было передано в Либаву с запозданием, и 26-го портовый пароход *Вормс*, находившийся в дежурстве, по неосторожности наткнулся на мину и затонул. Команда, за исключением одного погибшего матроса, спаслась на шлюпке.

Тральные работы, выполнявшиеся, при благоприятной обстановке, перед входом в Либаву, ничем не были обеспечены с моря, откуда могли появиться легкие силы германцев, неоднократно приближавшиеся к району Либава — Стейнорт — Виндава. Портовые суда, катеры и шлюпки выходили на расстояние до 25 миль от берега при отсутствии разведки и без всякого прикрытия, если не считать подводной лодки *Крокодил*, совершившей в конце сентября и в октябре несколько безрезультатных походов в районе Мемеля и Данцигской бухты. Экипаж флотилии, выполнявшей очень ценную работу, рассчитывал, главным образом, на малую приметность применявшихся пловучих средств и отчасти на само заграждение, которое до некоторой степени служило прикрытием; но он и не подозревал, что это прикрытие было гораздо надежнее, чем можно было предполагать.

Командир *Аугсбурга* не мог представить удовлетворительного отчета о месте поставленного им заграждения. Цель постановки заключалась в том, чтобы воспрепятствовать русским миноносцам, базировавшимся, по германским сведениям, на Либаву, выходить из порта для активных действий у германского побережья. Но на крейсере приняли трубы и мачты затопленных в воротах аванпорта пароходов за крейсеры и, спасаясь от их преследования и

позабыв при этом о своем преимуществе в скорости хода, *Аугсбург* приступил к спешной постановке мин, начав ее в той точке, где он в этот момент находился и не имея при этом точной обсервации. Заграждение оказалось далеко в стороне от входа и, если не считать потери маленького портового судна *Вормс*, не причинило русским никакого вреда, так как в августе русские корабли к Либаве не приближались, а в конце августа о постановке заграждения перед входом в Либаву стало известно по документам, обнаруженным на *Магдебурге*.

Говоря о неточном, в навигационном отношении, месте заграждения, Фирле [стр. 64] приходит к неутешительным выводам: «Наша неуверенность в этом отношении пошла на пользу русским». В этих словах заключается гораздо больше истины, чем предполагал их автор. Германцы принуждены были далеко обходить опасный район, и тральные работы, выполнявшиеся на заграждении, остались незамеченными.

Благодаря этому английские лодки благополучно прибыли в Либаву, несмотря на отсутствие предварительной договоренности между английским и русским штабами. Русские крейсеры, миноносцы и подводные лодки и английские подводные лодки в дальнейшем, при всех операциях, выполненных до конца войны, уверенно подходили к району Либавы.

Прибытие английских подводных лодок и их последующие действия сыграли крупную роль в деле успешного выполнения осенних заградительных операций, причем германские тральщики вместо траления занимались ловлей подводных лодок, благодаря чему германцы понесли крупные потери на русских минах.

Тральные работы на Либавском заграждении не прекращались и после прибытия английских подводных лодок. По распоряжению верховного главнокомандующего, для прикрытия Либавы от бомбардировки со стороны моря предстояло выставить на подходах к порту несколько минных заграждений. Постановку предполагалось произвести с миноносцев IV дивизиона, но предварительно средствами порта должно было быть выполнено контрольное траление как для уточнения границ германского заграждения, так и в районах предстоявшей постановки. Работы попрежнему выполнялись с помощью рыбачьих моторных шлюпок и мелких портовых судов.

В конце октября германские подводные лодки организовали наблюдение за выходами из Либавы, надеясь атаковать английские лодки при выходе их из порта. Но заграждение *Аугсбурга* сильно мешало наблюдению, которое не могло быть поэтому действительным. «*U-23* и *U-26* вернулись в Данциг 2 ноября. Никаких признаков неприятеля они не обнаружили. Правда, днем 30 октября командир *U-23* видел дым вблизи буя, имевшего на верхушке русское обозначение W-го ограждения.

Однако, предполагая, что буй обозначает границу минного заграждения, командир воздержался от приближения к месту дыма для выяснения типа судна». Это было портовое судно, производившее тральные работы.

3. Траление в период осенних заградительных операций

Известие о предстоявшем прибытии английских подводных лодок заставило командование отложить на некоторое время начало заградительных операций, намечавшееся на двадцатые числа октября. План действий английских лодок не был известен, и нельзя было ставить мины у германских берегов впредь до прибытия лодок в русский порт. После безрезультатного крейсерства в Данцигской бухте *Е-1* и *Е-9* прибыли в Лапвик, и на следующий же день *Новик* и полудивизион миноносцев особого назначения вышли в море для постановки заграждений у маяка Шольпин и в районе Мемеля.

Полоса активной деятельности, в которую вступил флот в конце октября 1914 г. и которая продолжалась до середины февраля 1915 г., привела к результатам, которыми и должны были увенчаться операции, проведенные с большой настойчивостью и умением. Правда, эти результаты были бы во много раз ощутительнее, если бы ставка не наложила 7 октября запрет на проведение первоначального плана, утвержденного Эссеном 26 сентября. Но и в том сокращенном объеме и в той сильно измененной форме, в которых были проведены заградительные операции, русские корабли видели перед собой вполне ясную и определенную цель, соответствовавшую общей военно-политической обстановке, и обстоятельство это и явилось залогом достигнутых успехов.

Как уже упоминалось, штаб флота считал несомненным, что в русских водах осенью появятся новые германские заграждения. Уверенность эта укрепилась после того как 6 ноября, почти в самом начале заградительных операций, *Новик* был обнаружен германцами при выходе его из Данцигского залива. За несколько часов до этого полудивизион миноносцев особого назначения также встретился с неизвестным германским кораблем (крейсер *Тетис*); но на миноносцах полагали, что они остались незамеченными германцами.

К тому же и агентурные сведения, которые во многих случаях можно было считать вполне достоверными, рисовали на этот раз неправильную картину о будто бы производившихся германцами тральных работах, о выходе на N заградителей, о заминировании германцами своего побережья, о производившейся в Киле подготовке к заградительной операции в русских водах и т. п. С другой стороны, имелись также и правильные сведения о гибели *Фридриха Карла* и многих пароходов и о нарушении нормального сообщения между германскими портами.

По всем этим данным следовало ожидать со стороны германцев проведения ответных мероприятий, из числа которых наиболее действительным явилась бы постановка минных заграждений у выходов из Финского залива. Эти соображения и нашли себе отражение в характере действий командования. Не представлялось возможным вынести завесу куда-либо на линию Дагерорт—Богшер, и оставалось лишь положиться на траление. Однако, в этом вопросе не было проявлено особого искусства, и если заградительные операции

и закончились вполне благополучно, то вероятно лишь благодаря тому, что германцы не поставили на путях русских кораблей ни одного минного заграждения. В частности, не производилось предварительного траления специально для миноносцев, выполнивших в общей сложности 5 заградительных операций.

К числу благоприятных факторов, способствовавших успеху выполненных миноносцами заградительных операций, надо отнести еще одно последствие все той же растерянности командира *Аугсбурга*. Стремясь поскорее избавиться от неприятного груза, он поставил все свои мины перед Либавой, хотя по плану часть мин следовало поставить перед выходом из Рижского залива. Возможно, что если бы это предписание было выполнено, то русские могли узнать об этом по материалам, полученным на *Магдебурге*. Во всяком случае мины эти не были бы обнаружены тралением, которого не производилось в Ирбене вплоть до июня 1915 г., и они могли бы принести русским вред не только при проходе миноносцев, направлявшихся в районы постановок через Моонзунд, но и при ряде других операций, выполненных впоследствии миноносцами и подводными лодками.

В Финском заливе после обследования 40 квадрата предпринята была аналогичная работа в соседних с заграждением 45 и 33 квадратах. Киткин все еще находился под впечатлением результата работы, выполненной тральщиками 2-й партии 22 сентября; результат этот для него лично был сомнительным в том отношении, что мины, на которых взорвались тральщики *7* и *8*, могли быть снесены с своего места штормами. Вообще было желательно раз навсегда убедиться в том, что заграждение не распространялось за пределами 39 квадрата.

Траление было поручено III отделению, а *циклоны* применялись преимущественно для охраны и для несения дозоров впереди тральщиков. Киткин перешел с *Грозящего* на *Запал* для личного руководства работами.

28 октября, в то время как германские подводные лодки *U-25* и *U-26* держались на позициях в районе к N от Дагерорта (на меридиане 22°), партия вышла на работу, но вследствие сильного волнения возвратилась в Лапвик. На следующий день 4 *циклона* занимались у входа в Лапвик эволюциями; на работу было приказано не выходить ввиду появления в районе Дагерорта германского крейсера *Фридрих Карл*. 30-го, в то время как III отделение начало работу в 33 квадрате, 4 *циклона* обследовали северный проход по параллели 59°38′ между меридианами Руссарэ и Эре, после чего, до возвращения III отделения, занимались эволюциями. 31 октября те же *циклоны*, находясь в районе Бенгшера, охраняли III отделение, закончившее в этот день обследование 33 квадрата. 1 ноября был обследован 45 квадрат; *циклоны* крейсеровали в это время в районах к N, к W и к S от тральщиков III отделения. Мин нигде не оказалось.

Новый флаг-капитан по оперативной части, кап. 2 р. Черкасский по вопросу о системе траления придерживался особого мнения. Он считал, что большие корабли должны были располагать в своих

водах широкой свободой маневрирования. Для этого недостаточно было периодически контролировать тралами северный и южный проходы, и Черкасский предпочитал, чтобы тральщики освещали тралами всю площадь, в пределах которой постановка мин была возможной по характеру глубин. Задача эта была явно непосильной для малочисленной по судовому составу партии траления и к тому же подобная работа имела бы лишь кратковременное значение, потому что обследованный сегодня район завтра мог бы оказаться загражденным. Оставалось, следовательно, ограничиться производством контрольного траления в наиболее сомнительных районах.

Ход рассуждения был таков. Если германцы действительно отказались и на будущее время от намерения форсировать Центральную позицию и если они стремились запереть русских в Финском заливе, то им следовало бы поставить минные заграждения на линии банка Олег—Тахкона. В соответствии с этим 5 ноября Киткину было приказано обследовать квадраты №№ 64, 55, 54, 53 и 44. В этом передовом районе легко могла произойти встреча с германскими разведчиками, поэтому Киткин поручил работу *циклонам*, обладавшим все же достаточной скоростью, чтобы после предупреждения дозорных миноносцев скрыться в шхерах или в Моонзунде.

Из-за штормовых погод работать было невозможно, но 11-го Киткин приказал начальнику I отделения выполнить работу «во что бы то ни стало», так как готовились к походу к германским берегам: *Рюрик, Богатырь, Олег* и заградитель *Амур*.

К этому времени в строю находились все *циклоны* кроме *218*, и впервые представилась возможность выполнить работу сравнительно широкой полосой (около 3 кабельт.). Для сплошного обследования шести квадратов потребовалось бы много дней работы и, по предложению Черкасского, *циклонам* приказано было сделать столько зигзагообразных галсов, сколько позволяло время. До тех пор обследование районов всегда производилось параллельными галсами, но в данном случае предполагалось, что большое заграждение — а только большие заграждения и имелись в виду — обязательно было бы обнаружено даже путем зигзагообразного траления.

Надежды на улучшение погоды было мало, но, во исполнение полученного категорического приказания, начальник I отделения в 7 ч. 30 м. 12 ноября с семью *циклонами* вышел из Лапвика в море, предполагая начать работу от банки Олег. Миноносец *219* вследствие повреждения в машине в скором времени возвратился в Лапвик.

Вскоре после того как отделение повернуло от Аякса на обычный курс 240°, выяснилось, что итти далее на W не представлялось возможным. Огромная зыбь от SW не позволяла держаться на курсе, мостики уходили в воду, крен достигал 52°, корпуса на одну четверть оголялись, и миноносцы, имея большие перебои в машинах, не слушались руля. Начальник отделения решил спуститься на S, так как под берегом волна должна была быть меньше. И в самом деле, милях в восьми к северу от Тахконы, в 12 ч. 30 м.,

явилась возможность, хотя и с огромным трудом, завести тралы и начать работу.

Настойчивость была вознаграждена. Около 15 часов ветер стал заметно ослабевать, и волнение уменьшилось. Сделав с тралами по направлению от банки Глотова к банке Олег ряд зигзагов общим протяжением около 50 миль, *циклоны* в 16 ч. 20 м. убрали тралы и в 20 часов возвратились в Лапвик. В районе банки Олег у одной пары щитовой трал задел за грунт и оборвался. Полученные повреждения (сломанные бушприты, леерные стойки и мостики и порванные обвесы) были исправлены судовыми средствами. На *циклонах* в то время еще не было вахтенных начальников, и командиры должны были весь поход неотлучно отстоять на мостике. Как это наблюдалось на всех тральщиках в течение всей войны, команда проявила замечательную выносливость.

13 ноября 2 тральщика III отделения пробовали протралить входы в Лапвик и в Гангэ, но из-за неблагоприятной погоды возвратились в Лапвик. 15-го *циклоны* на 20 дней ушли в Гельсингфорс в ремонт.

Эссен в приказе по флоту благодарил личный состав *циклонов* за выполненную 12 ноября работу, оперативное значение которой в штабе флота расценивалось довольно высоко. Оставалось лишь проконтролировать тралами южный проход, которым в дальнейшем предполагали пользоваться большие корабли. Он имел некоторые преимущества по сравнению с северным проходом, так как при возвращении из дальних походов определяться по Дагерортским маякам было удобнее, чем по Бенгшеру. Работа была поручена II отделению 1-й партии, вступившему в строй 8 ноября. Вследствие штормовых погод отделение только 13 ноября выполнило часть порученной ему работы, обследовав южный проход в районе между банками Апполон и Винкова. Вялый ход работ заставил командование вспомнить о более мореходных тральщиках 2-й партии; прежние соображения об их большой осадке уже не имели теперь значения, поскольку новых заграждений не обнаружили, а крейсеры были готовы к походу.

С рассветом 17 ноября начальник 2-й партии с *1*, *2*, *9* и *10* вышел из Ревеля, имея приказание обследовать пути от банки Апполон на W (по параллели 59°15′) и от той же банки к проходу между банками Глотова и Некмангрунд и далее к району Дагерорта. Этот последний путь должен был явиться запасным на случай обнаружения мин в южном проходе. К вечеру южный проход был обследован, и вскоре по нему прошел в море отряд особого назначения.

Несколько неосторожно крейсеры и заградитель *Амур*, поставивший третью (фальшивую) трубу, пересекли свои воды в светлое время суток; все же они очень удачно вышли 17-го, а не на следующий день, когда *U-23* находилась на позиции перед Ревелем. Накануне, тотчас по приходе к устью Финского залива, *U-23* безуспешно пыталась атаковать отряд броненосных крейсеров, занимавшийся эволюциями в районе банки Аякс. В залив прибыла к этому времени и вторая лодка *U-25*, но и она не заметила отряд

особого назначения, в 17 ч. 15 м. находившийся на траверзе Оденсхольма. Не менее удачно произошло возвращение отряда, подошедшего к устью Финского залива с рассветом 20 ноября. Командиры обеих подводных лодок не поставили перед собой твердой цели и вместо того чтобы вести одной лодкой непрерывное наблюдение за выходом из Ревеля, распылили свои действия в различных районах.

18 и 19 ноября в Финском заливе было очень свежо, и Ковалевский с четырьмя тральщиками оставался в бездействии. С большими затруднениями работа была доведена до конца в течение 20, 23 и 24 ноября. Большая часть работ была выполнена в свежую погоду, причем, вследствие краткости светлого времени и отдаленности порученного тральщикам района, ночевать приходилось в море, стоя на якоре под северным берегом о. Даго. Лишь незадолго до этого все тральщики 2-й партии были снабжены, наконец, якорями, а до тех пор многие из них якорей не имели и могли лишь швартоваться у пристаней.

Условия работы осложнялись трудностью снабжения провизией и пресной водой; прикомандированное госпитальное судно *Наутилус* не могло быть в этом отношении особенно полезным. *Наутилус* решено было посылать с тральщиками на работу после случая, произошедшего 22 сентября, когда 14 раненых в течение нескольких часов оставались без медицинской помощи.

Во всем сказывалось влияние «Плана операций», так как в Моонзунде в это время еще не было оборудовано никакой базы, а в Гапсале, куда тральщики заходили в промежутки времени между походами, нельзя было пополнить запасы пресной воды. Ковалевский вынужден был вызвать из Ревеля тральщик *3* специально для снабжения отделения углем и водой.

С 20 до 26 ноября были выполнены еще три заградительных операции, осуществленных с помощью миноносцев. Командование, окрыленное, кроме того, успехом *Амура*, ждало лишь возвращения миноносцев из последней операции, чтобы вторично выслать в море крейсеры. Группа Ковалевского оставалась поэтому в Моонзунде в готовности проконтролировать тралами южный проход по первому требованию.

Между тем, в ночь на 26 ноября путем радиопеленгования было установлено присутствие неизвестных германских судов в районе к N от Даго, примерно в зоне южного прохода. Повидимому, это была ошибка, вызванная новизной этого способа разведки. Надводных германских кораблей в заливе не было, а подводная лодка *U-23* уже 24 ноября возвратилась в Нейфарфассер. В русских водах оставалась лишь подводная лодка *U-25*, но она до вечера 25-го держалась у входа в Гельсингфорс. Судя по тому, что она начала возвращение 26 ноября и только 28-го прибыла в Данциг, надо полагать, что в ночь на 26 ноября она находилась где-либо в районе Наргена.

Командование не имело оснований не доверять новым приборам, действие которых было уже несколько раз проверено. Считалось несомненным, что германским заградителям удалось пройти сквозь

завесу миноносцев и поставить минное заграждение в южном проходе. Таким образом, все результаты тральных работ, выполненных с 16 по 24 ноября, становились недействительными, и тральщикам 2-й партии предстояло выполнить работу заново. Однако бурная погода, перешедшая к утру 29 ноября в шторм, препятствовала тралению. Даже линейные корабли принуждены были перейти из Гельсингфорса в Папонвик, где они отстаивались вплоть до 3 декабря.

Располагая единственным выходом из Финского залива (северным проходом), командование сочло неосторожным высылать крейсеры в море и отменило операцию. Это был единственный случай, когда в 1914 г. ход операций был нарушен вследствие невозможности произвести контрольное траление. Вскоре после этого подозрения командования, казалось, нашли себе подтверждение в факте обнаружения заграждения перед входом в Ментелуотто. Если германцы сумели поставить мины в Ботническом заливе, то тем легче они могли это сделать у входа в Финский залив. Между тем, в состоянии погоды заметного улучшения не наступало. Лишь в шхерах III отделению удалось с 6 по 10 декабря окончательно протралить фарватеры в районе к N от Гангэ-уддэ. Вступившие 8 декабря в строй *циклоны 215, 216, 217* и *222* 10-го вышли на работу, но в тумане растерялись и возвратились в Лапвик. На следующий день, 11 декабря, они широкой полосой обследовали входы в Лапвик и в Гангэ, а также сделали несколько галсов в южной части 35-го квадрата, к S от банки Аякс. Им предстояло после этого обследовать северный проход, но 12 декабря они получили распоряжение обследовать район гибели миноносцев *Исполнительный* и *Летучий*.

В первой половине декабря у подходов к Либаве с S и с SW было закончено контрольное траление, и 12 декабря IV дивизион эскадренных миноносцев был выслан с минами для постановки намеченных заграждений. Примерно по середине Финского залива, в квадратах №№ 20 и 27 (в 20 милях на NO и в 15 милях на NNO от Оденсхольма) в 12 ч. 45 м. взорвался и погиб *Исполнительный*, а через час внезапно накренился и затонул *Летучий*. Спасен был только один человек, показания которого не позволили установить загадочную причину несчастий. С других миноносцев видели рубку подводной лодки, показавшуюся на несколько секунд на месте гибели *Летучего*, и по этому поводу высказывалось предположение о том, что *Летучий* таранил подводную лодку и погиб от полученных при этом повреждений. Но у Фирле об этом ничего не упоминается. Вероятнее всего, что у *Летучего* была неисправность в трюмах, и он опрокинулся на волнении; и без того малая остойчивость у миноносцев этого типа была в данном случае уменьшена наличием мин на палубе. Что касается причины гибели *Исполнительного*, при взрыве которого была видна масса пламени и дыма, то не подлежит сомнению, что у него произошел взрыв мины на палубе либо от неосторожности, либо в результате плохого закрепления мин, сорвавшихся на волнении; сахарный предохранитель мог растаять в результате захлестывания кормы волной.

14-го *циклоны* безуспешно пробовали начать работу. 15-го они сделали 3 галса, причем открыли огонь по подозрительному пред-

мету, оказавшемуся пустой бочкой. 16-го 3 *циклона* и *Резвый*, сопровождавший их при всех этих походах, вышли в море, но часа через два принуждены были возвратиться. В следующие дни лишь 17-го удалось сделать 2 галса, а пять выходов 20, 22 и 25 декабря каждый раз заканчивались скорым возвращением. Наконец, 26 декабря были сделаны последние два галса в южной части 20 и 27 квадратов. Все обследование было произведено параллельными галсами курсами Ost—W. Мин не оказалось.

В связи с наступившими в ноябре затяжными штормовыми погодами, крайне затруднявшими несение дозорной службы миноносцами, в штабе флота возникло намерение оттянуть линию завесы на прежнее ее место к Оденсхольму и заменить миноносцы тральщиками 2-й партии, мореходность и выносливость которых была доказана походами, совершенными 17 — 24 ноября в очень трудных условиях. На всех этих тральщиках был уже установлен радиотелеграф, и они были вооружены 75-*мм* пушками, снятыми с крейсеров.

28 ноября группа Ковалевского была отозвана в Ревель для подготовки к несению дозорной службы, а контрольное траление в южном проходе вновь было поручено II отделению 1-й партии. 29 ноября, 9 и 10 декабря эти тральщики пробовали выйти на работу, но каждый раз принуждены были возвращаться в Лапвик. Таким образом, упорно не удавалось разрешить сомнения, возникшие 26 ноября в отношении безопасности южного прохода. Между тем, командующий флотом торопился осуществить очередную заградительную операцию, предпринятую по его личной инициативе. Отменять операцию во второй раз из опасения перед предполагаемыми минами ни у кого нехватило бы духу, и 12 декабря *Олег, Богатырь* и *Енисей* перешли из Ревеля в Утэ.

К.-адм. Керберу, командовавшему всем отрядом и находившемуся с *Рюриком, Адм. Макаровым* и *Баяном* в Папонвике, Эссен предложил использовать пароход *Митава*, имевший скорость хода 14 узлов. Наподобие германских минопрорывателей этот пароход должен был итти впереди крейсеров в роли парохода-трала. Но по расчету времени и во избежание атак подводных лодок крейсерам, принявшим на палубы мины, необходимо было итти 16-узловым ходом, поэтому Кербер отказался от применения этого нового средства борьбы с минами заграждения и вышел 13 декабря в море по курсам, по которым накануне прошли *Олег, Богатырь* и *Енисей* и которые были сообщены на *Рюрик* по радио.

Так была осуществлена эта операция, совершенно не обеспеченная тралением не только в пределах Финского залива, куда германским заградителям было бы все же довольно трудно проникнуть незамеченными, но и в пределах открытого района, прилегавшего с юга к Або-Оландским шхерам. Единственная принятая там мера предосторожности была навеяна опять-таки предположениями, а не результатами отсутствовавшего траления. Начиная с 30 октября, германцы перестали показываться в излюбленном ими районе Дагерорта, почему было сделано заключение о произведенной там постановке минного заграждения. На этом основании отряд Кербера и при выходе и при возвращении обогнул район Дагерорта далеко

с W. Из конца выходного створа Утэ (в $9^1/_2$ милях на 188° от маяка) курс был проложен в точку, находившуюся в 7 милях на SSO от маяка Богшер и отсюда прямо к месту рандеву, назначенному в районе в 40 милях от Ost'у от Хоборга. Этот путь на протяжении около 40 миль был доступен для постановки мин, но он не был обследован тралами, и отряд, как и при всех прочих походах, связанных с выполнением заградительных операций, не был проведен за тралами.

Бо́льшая часть миноносцев поступила уже к этому времени в ремонт, и в строю оставалось в течение зимы не более двух групп из разных дивизионов (всего 8 миноносцев). Тральщики 2-й партии приступили к несению дозорной службы на линии Оденсхольм — банка Аякс. Обычно из состава 2-й партии в строю насчитывалось от 6 до 10 тральщиков, из которых не менее двух постоянно находилось в районе Ревель — Гельсингфорс для систематического протраливания выходов из баз и для контролирования Центральной позиции. Тральщики, назначенные для несения дозорной службы, базировались на Балтийский порт. Они несли суточное дежурство, в которое назначалось по одному тральщику.

По ходу предстоявших зимой заградительных операций для крейсеров могла встретиться надобность в заходе в Балтийский порт, поэтому тральщики *1* и *2*, высланные 25 декабря из Ревеля, обследовали курс 238°, проложенный из Суропского прохода к Пакерорту. На следующий день был обследован путь от точки, находившейся в $4^1/_4$ милях на 322° от Пакерорта до траверза Оденсхольма и отсюда — на Пакерорт. 27-го, обследовав путь от Пакерорта до Суропа, тральщики вернулись в Ревель.

После перенесения линии завесы к Оденсхольму, для германцев облегчились условия для незаметной постановки мин в устье Финского залива. Агентурные донесения о выходе из германских портов заградителей участились, а радиопеленгование периодически указывало на присутствие германских кораблей в северной части Балтийского моря. 17 декабря, на следующий день после ухода из Утэ крейсеров, вернувшихся из похода в район Риксгефта, у входа в Утэ, а также в пределах видимости Мариенхамна и Дагерорта, появились германские крейсеры (*Любек*, *Аугсбург* и *Тетис*). Теперь уже нельзя было выходить в новую операцию из Утэ, не произведя предварительного траления.

Факт появления германского крейсера у Дагерорта еще не являлся доказательством безопасности этого района, потому что крейсер маневрировал в районе к NW от Дагерорта; между тем преимущества, которые представлял Дагерорт для русских крейсеров, возвращавшихся из дальнего похода, имели значение лишь в том случае, если бы крейсеры имели возможность спокойно подходить к Дагерорту также и с W и с SW. Прежние сомнения относительно района Дагерорта остались поэтому в силе, тем более что для проверки счисления Богшер был гораздо более удобным приметным пунктом. К тому же в начале декабря было закончено оборудование шхерного стратегического фарватера, проложенного от рейда Пипшер к Утэ. Это давало возможность сократить на 30 миль

длину пути, в пределах которого можно было подвергнуться атакам подводных лодок и попасть на неизвестные минные заграждения. Путь от Ревеля до Оденсхольма был проконтролирован тралами, дальнейший путь до Эре не вызывал особых опасений, и весь вопрос заключался в состоянии пути от Утэ к Богшеру, так как, начиная с 17 декабря, здесь могли произойти изменения, связанные с появлением германских крейсеров.

В обстановке, существовавшей в 1914 г., посылка тральщиков в районы, расположенные к W от меридиана Дагерорта, считалась крайне рискованной. В начале войны чуть ли не весь флот выходил для прикрытия тральных работ, производившихся и в менее удаленных районах. Но с течением времени изменилась обстановка и вместе с тем постепенно менялись и взгляды командования. То, что в первое время казалось невыполнимым, к началу января 1915 г. стало насущной необходимостью. В первой половине января, при благоприятной обстановке, о которой можно было судить, главным образом, по данным радиоразведки и по агентурным сведениям, в море должны были выйти 6 крейсеров для постановки минного заграждения в районе Арконы и Борнхольма. Находившиеся в строю *циклоны*, закончив работы в 20 и 27 квадратах, перешли в Гельсингфорс с намерением приступить в скором времени к зимнему ремонту. Но это были единственные более или менее быстроходные тральщики, которые можно было с известным риском послать на работу к Богшеру.

4 января было получено распоряжение штаба о походе, и в 13 ч. 30 м. 4 *циклона*, приняв усиленные запасы угля, вышли в море. Заночевав в Поркалауде, они на следующий день пришли в Балтийский порт, где и должны были ждать распоряжений.

Киткин, вернувшийся незадолго до этого из Ботнического залива, убедил штаб флота в непригодности *циклонов* для работ в зимних условиях. Действительно, уже после короткого перехода, совершенного при сравнительно благоприятной погоде, корпуса маленьких миноносцев сильно обледенели, и в течение нескольких часов пришлось скалывать лед с верхней палубы и с такелажа. Кроме того, у всех *циклонов* были разбиты механизмы после продолжительных и частых походов, совершавшихся с короткими перерывами уже в течение пяти месяцев. В любой момент в море могла произойти авария в машине, и это подвергло бы серьезному риску всю операцию, выполняемую в отдаленном районе.

Штаб флота 8 января разрешил вернуть *циклоны*, и работа была поручена II отделению 1-й партии. *Циклоны*, при продолжавшейся свежей погоде, вышли через Суроп в Гельсингфорс. В пути у миноносца *218* произошла крупная поломка в машине. Миноносец *222* пробовал его буксировать, но на волне буксир лопнул. В конце концов миноносец самостоятельно добрался до Гельсингфорса, куда к вечеру 8-го прибыли все четыре *циклона*; у Эрансгрунда им пришлось пробиваться сквозь сплоченный лед.

В этот день в штабе флота были получены от английского адмиралтейства сведения, которые обычно бывали весьма достоверными. На этот раз с некоторым запозданием сообщалось о том, что

рано утром 8 января германцы предполагали провести в Балтийском море операции подводными лодками и эскадренными миноносцами. И действительно, на рассвете германские миноносцы и крейсер *Тетис* приближались к Утэ. Они вскоре ушли, и наблюдательный пост их не заметил, хотя миноносцы, находясь в 5 милях от маяка, проверили по нему свое счисление. Неаккуратное наблюдение, которым характеризовалась работа постов Утэ и Эре, в 1915 г. имело свои последствия, а в данном случае оно пошло на пользу, избавив командование от новых сомнений и подозрений. Подводная лодка *U-26*, с 7 по 9 января находившаяся на позиции у Бенгшера, также ничем себя не обнаружила, и если бы не довольно частые донесения о мнимых подводных лодках, замеченных миноносцами и тральщиками, то командование имело бы основания полагать, что германские подводные лодки с конца декабря вовсе перестали ходить в русские воды.

Искра, Пламя, Патрон и *Якорь* утром 9 января вышли из Гельсингфорса в Ревель, куда прибыли после 9-часового перехода во льду. Получив в штабе флота инструкции, тральщики в 3 часа 10 января вышли в море и к 11 часам прибыли в Гангэ. Предстоял переход в Утэ по шхерным фарватерам, с которыми в мирное время эти тральщики не ознакомились, а во время войны попали туда в первый раз. Полагая, что лойяльность финских лоцманов не вызывала сомнений, начальник отделения предпочел взять лоцмана, тем более что шхеры покрылись тонким льдом и не все вехи могли стоять на местах.

Переход в Утэ был совершен 11 января во время пурги. Тральщики поспели обследовать в тот же день выходной створ. 12 января отделение выполнило наиболее трудную часть работы, обследовав щитовыми тралами в строе фронта выходной курс, проложенный к маяку Богшер. Ценность работы была снижена, потому что тральщики прошли по этому курсу только 20 миль, не дойдя до поворотной точки у Богшера и не обследовав южный курс (193°) до выхода на большие глубины. Чтобы успеть выполнить эту работу засветло, тральщикам следовало выйти из Утэ до рассвета. Но начальник отделения поступил в точном соответствии с полученной из штаба флота инструкцией.

9 января, через несколько часов после ухода *U-26* с позиции у Бенгшера, *Амур* пришел с запасом мин на рейд Севастополь; сюда же в ночь на 10-ое перешли *Россия, Богатырь* и *Олег* и в ночь на 11-ое — *Рюрик, Адм. Макаров* и *Баян*. Первые три крейсера приняли с *Амура* мины, и 12-го все крейсеры перешли шхерами в Утэ. Фарватер был уже предварительно изучен; для этого еще 6 декабря были высланы в Або-Оландский район *Богатырь, Олег, Аврора* и *Диана*; с ними же посылались для тренировки штурманы с *Цесаревича* и *Славы*.

Тральщики, вернувшиеся с моря в 16 часов, получили от к.-адм. Канина, руководившего операцией и находившегося на *России*, дополнительные указания, согласно которым надлежало обследовать морской путь от южного конца выходного створа курсом 114° до шир. 59°30′ и долг. 22° и отсюда курсом Ost до меридиана

о. Эре; после этого тральщикам надлежало через Эре возвратиться в Гельсингфорс. Давая это задание, Канин учитывал, что за время пребывания крейсеров в море лед в шхерах мог окрепнуть до такой степени, что крейсерам пришлось бы возвращаться от Утэ морем.

В тот же день с наступлением темноты отряд крейсеров вышел в море, без промедления использовав результат работы тральщиков. Последние, выйдя 13 января из Утэ, выполнили порученную им работу и через Эре прибыли в Гангэ. Ввиду замерзания шхер начальник отделения решил возвращаться в Гельсингфорс через Суроп. Выйдя 14-го в море, тральщики в 22 милях на OSO от Гангэ встретили подводную лодку. Впоследствии начальник отделения во всех подробностях рассказывал о попытке таранить рубку, всплывшую за кормой концевого тральщика. Немного позже воображаемая лодка показалась вторично, и *Искра* еще раз пытались ее таранить. Тральщики II отделения 1-й партии чаще других встречали несуществовавшие германские лодки; впрочем на этот раз игре воображения помогла радиограмма поста Хесте-Бюсэ (у входа в Лапвик), предупреждавшая тральщики о замеченной им на их пути подводной лодке. В действительности германские лодки находились уже в зимнем ремонте.

15 января II отделение возвратилось в Гельсингфорс. Февральская заградительная операция была выполнена без предварительного траления. В процессе операции ледокол и миноносцы заходили в Балтийский порт по курсам, по которым производилось траление в конце декабря. Миноносцы и крейсеры и при выходе и при возвращении прошли вдоль южного берега Финского залива.

4. Поход в Ботнический залив

В разгар русских заградительных операций, когда германцы понесли уже первые потери на минах под Мемелем, они со своей стороны выполнили заградительную операцию в Ботническом заливе. Двести мин, поставленных 6 декабря на подходах к Раумо и Ментелуотто, могли бы найти себе лучшее применение на подходах к Финскому заливу. Русское командование именно здесь и ожидало встретить новые германские заграждения и в одном случае принуждено было даже отменить намеченную операцию из-за невозможности проконтролировать операционные пути тралами. Со своими скромными тральными ресурсами и при той неопытности, которую тральщики проявили в 1914 г. при решении тактических задач, русское командование оказалось бы в крайне тяжелом положении, если бы германцы быстрее освоили принципы ведения минной войны.

Но германцы не сознавали размеров грозившей им опасности и вместо создания угрозы для русского военного флота предпочли вызвать затруднения на экономическом фронте. Германское верховное командование в конце ноября сообщило адмирал-штабу об усиленном подвозе военных материалов через финляндские порты, и поскольку кратковременные крейсерские операции не могли вы-

звать срыва торговли в Ботническом заливе, адмирал-штаб предложил пр. Генриху выполнить заградительную операцию. Ввоз в Россию направлялся, главным образом, через Раумо и Ментелуотто (гавань Бьернеборга), и командиру *Дейчланда* дано было задание поставить заграждение перед входами в эти порты.

Командир *Дейчланда* считался опытным судоводителем, но все же ему в помощь, при посредстве адмирал-штаба, были даны три знакомых с местными условиями лоцмана, которые действительно принесли при проведении операции большую пользу. Надо полагать, что это могли быть только финляндские лоцманы, завербованные германской разведкой. Указания на содействие, которое финляндские лоцманы оказывали германцам, имеются и в других местах и в иных источниках. Так например, 7 сентября 1914 г., во время похода *Аугсбурга* и *U-25* к Ментелуотто, предполагалось уничтожить нефтехранилища, расположение которых было известно по указанию лоцманов. По агентурным сведениям, полученным русским командованием 9 февраля 1915 г., германцы искали посредников для завербования финляндских лоцманов. Неизвестно, насколько справедливо было это сообщение; во всяком случае германцы были хорошо осведомлены о русских планах в Або-Оландском районе. В начале декабря 1914 г. в адмирал-штабе были получены достоверные сведения о намерении русских оборудовать на Оландских островах зимнюю базу. Об этом намерении прежде всего было известно лоцманам, на глазах у которых производилось гидрографическое траление шхерных фарватеров. В июне 1915 г. германцы предполагали заградить проход к N от банки Олег, так как имелись достоверные сведения о том, что в Фегле-фиорде в начале июня были *Цесаревич* и *Слава*. Поход подводного заградителя *UC-4* в ноябре 1915 г. несомненно был совершен на основе материалов, полученных от финляндских лоцманов, так как только им одним было известно расположение не показанных на картах фарватеров и узких проходов между камнями и банками.

Заграждение было поставлено 6 декабря перед рассветом, и через несколько часов перед входом в Ментелуотто взорвались шведские пароходы *Луна* и *Эверильда*. С одного из них вся команда спаслась на шлюпках, а с другого был спасен лишь один человек. На следующий день там же взорвался третий пароход, *Норра-Сверие*; он не обратил внимания на энергичные предупредительные сигналы с маяка и с портовых моторных катеров, вышедших ему навстречу, упрямо шел на заграждение, взорвался и через 2 минуты погиб со всем экипажем. Катеры не рискнули подойти для спасения людей, так как мины стояли почти у поверхности.

Пароходное сообщение со Швецией было немедленно прервано, и это вызвало сильное беспокойство в Петрограде. Командующий флотом тотчас приказал Киткину снарядить экспедицию на N, обследовать фарватеры в Раумо, на которых также могло оказаться заграждение, определить границы заграждения у Ментелуотто и, если представится возможным, — поднять несколько мин, чтобы убедить капитанов шведских пароходов в том, что мины были поставлены германцами.

Не сразу удалось подготовить к походу 2 тральщика, и только 15 декабря *Минреп* и *Взрыв* вышли из Лапвика на N. Их сопровождал *Грозящий* как для охраны, так и для снабжения углем, так как ни в Раумо, ни в Ментелуотто не имелось запасов кардифа, которым отоплялись эти тральщики. Ограждение имелось лишь в пределах Або-Оландского района, а в дальнейшем, начиная от Эншера (маяк у входа в Ботнический залив), пришлось итти по необставленному фарватеру. 18 декабря, подойдя, наконец, к району Раумо, тральщики поставили щитовой трал и обследовали фарватер от Мелландгрунда до Реландерсгрунда и отсюда в море по курсу 264°. Мин обнаружено не было, и южный вход в Раумо оказался, таким образом, свободным для плавания.

По окончании работы тральщики с *Грозящим* прибыли в Раумо.

В следующие дни, из-за свежего ветра, Киткин, находившийся на *Грозящем*, на работу не выходил, а прибывшего накануне начальника III отделения тральщиков он командировал в Ментелуотто для более подробного ознакомления с обстановкой и для переговоров с местными лоцманами относительно уборки заграждения с помощью шлюпок.

Вернувшись 21-го из Ментелуотто, начальник отделения доложил, что лоцманы за особую плату (25 рублей в день за каждую шлюпку с лоцманом) берутся обозначить поплавками все мины при условии командирования им в помощь военных моряков. Киткин счел эти требования неприемлемыми и решил отложить решение вопроса до прихода в Ментелуотто. Тем временем запасы угля на *Грозящем* стали подходить к концу, и 22-го Киткин с тральщиками ушел за углем в Або. В пути было принято радио штаба флота с приказанием протралить выход в море у Эншера. Не выполнив предписания вследствие недостачи угля, *Грозящий* 23 декабря прибыл с тральщиками в Або, встретив по пути *Баян* и *Адм. Макаров*.

Крейсеры эти, лишь недавно возвратившиеся из заградительной операции, были высланы 20 декабря для охраны морской торговли в Ботническом заливе; вместе с тем они должны были явиться охраной для тральщиков. Крейсеры вышли из Ревеля в штормовую погоду и, пройдя испытанным уже южным проходом, при SW-ом шторме со снегом, безуспешно пытались разыскать створные огни Эре. До утра 21-го им пришлось крейсеровать в море. Зная, что тральщики не проконтролировали выход у Эншера, старший командир приказал двум миноносцам II дивизиона, *Украйне* и *Донскому Казаку*, провести крейсеры за тралом, что и было выполнено утром 24 декабря; проводка ограничилась районом выходного фарватера у Эншера и закончилась через 2 часа. После запоздалого и безуспешного крейсерства, *Баян* и *Адм. Макаров* 28 декабря возвратились в Люм, оставаясь здесь в готовности поддержать тральщики; 6 января крейсеры были отозваны в Ревель.

25 декабря *Минреп* и *Взрыв* пришли к Ментелуотто, а сопровождавший их *Грозящий* остался у Бергшера, так как дальнейшее плавание по необставленному фарватеру было слишком рискованным; огибая о. Бергшер, *Грозящий* успел уже коснуться камня и получил небольшую течь. В штабе флота высказывалось недовольство

по поводу медленного хода работ, а из столицы приходили запросы, вызванные беспокойством заинтересованных ведомств. Скорейшему восстановлению торговых сношений со Швецией придавалось весьма существенное значение, и штаб флота поручил начальнику отделения ведение тральных работ и перевел в его распоряжение 10 000 рублей для найма лоцманов.

26-го на смену *Грозящему*, которому разрешалось итти в Гельсингфорс, прибыл эскадренный миноносец *Ген. Кондратенко*. Подходя к Себшеру на соединение с *Грозящим*, он также коснулся камня и погнул лопасть винта. *Грозящий* остался все же на месте работ для снабжения тральщиков углем.

Расположение мин перед входом в Ментелуотто было уже в общих чертах выяснено лоцманами, и тральщики 27 декабря без труда протралили северный выход мимо острова Кайакари в обход заграждения, стоявшего несколько южнее. Тотчас было приступлено к постановке лоцмейстерского ограждения, и путь в Ментелуотто был объявлен свободным для плавания, однако лишь по вновь проложенному фарватеру. На следующий день тральщики с конвоирами прибыли в Раумо, чтобы обследовать главный фарватер.

У личного состава тральщиков еще с довоенных времен установилось понятие о тралении, как о действии, выполнимом лишь в тихую погоду. Пример *циклонов*, 12 ноября выполнивших работу в очень свежую погоду, в данном случае был неубедительным, потому что *циклоны* были мореходнее *минрепов* и к тому же они не затралили в тот раз мин; здесь почти наверное предстояло встретиться с минами, затруднения же, связанные с очисткой трала от мин в свежую погоду, по общему мнению, были непреодолимыми.

Тем не менее 29-го тральщики вышли на работу и в соответствии с решением, принятым накануне после совещания с лоцманами, протралили фарватер по курсу 295° от башни Нурмис. *Ген. Кондратенко* шел за тралом и определял места вешек, которые выставлялись тральщиками. При ветре в 6 баллов палуба *Ген. Кондратенко* уходила в воду, а при постановке трала буйки и грузы колотились о борта, и команда, обливаемая холодной волной, напрягала все усилия, чтобы справиться с такой небывалой до тех пор задачей, как работа тралом Шульца на качке, при которой крен достигал 40°.

Тральщики прошли уже 6 миль по курсу, когда ветер стал усиливаться, и на *Ген. Кондратенко* подняли сигнал с советом возвратиться. Одновременно выяснилось, что трал нечист. При уборке трала в нем оказалась мина; *Минреп* отбуксировал ее на мелкое место для последующего разоружения, но она ударилась о буек и взорвалась. Миноносец держался в это время с застопоренными машинами, а затем, руководствуясь выставленными вешками, вернулся с тральщиками в Раумо. Место затраленной мины было определено в шир. 61°13′,2 и долг. 21°6′, т. е. в расстоянии около 13 миль от гавани Раумо. Киткин посоветовал еще раз протралить и обвеховать южный фарватер; к тому же и лоцманы, припоминая путь, по которому неизвестный корабль утром 6 декабря подходил

к району Реландерсгрунда, полагали, что если именно этот корабль и поставил обнаруженное теперь заграждение, то едва ли он заходил в зону южного фарватера. Наконец, и по результату работы, выполненной 18 декабря, было видно, что на южном фарватере, по всей вероятности, мин не было.

В тот же день *Грозящий* ушел в Гельсингфорс, куда и прибыл 1 января, а тральщики, воспользовавшись некоторым улучшением погоды, 31 декабря протралили выход в море от башни Ниеми по продолжению 18-футового фарватера курсом 259°. Мин не оказалось. После этого личный состав в течение трех дней, борясь с холодом и непогодой, пытался сделать все возможное, чтобы поднять хотя бы одну мину с заграждения, стоявшего у Менте-



Зимняя стоянка *минрепов* в Гельсингфорсе.

луотто. Но тральщики настоятельно нуждались в ремонте, а *Ген. Кондратенко* до появления льда надлежало ремонтировать в доке. Главной же причиной, побудившей начальника отделения прекратить работы, явилось отсутствие теплой одежды у команды, которая уже в течение 20 дней работала в самых тяжелых условиях.

4 января тральщики и миноносец *Ген. Кондратенко* ушли в Гельсингфорс на зимовку, а работы на подходах к Раумо и Ментелуотто были доведены до конца местными средствами. Протраленные фарватеры были обвехованы, и сообщение со Швецией было восстановлено. Но заграждения остались неубранными, между тем они перекрывали главные входы; пользование же обходными фарватерами было сопряжено с навигационными затруднениями. С появлением льда навигация все равно должна была прекратиться, и по всем этим причинам движение пароходов организовали через Оландсгаф. То, чего нельзя было сделать с помощью тральщиков, безболезненно выполнила стихия; к весне 1915 г. все мины были уничтожены льдом, и в следующую зиму навигация в Ботническом заливе почти без перерывов поддерживалась с помощью ледокола *Сампо*, зимовавшего в Ментелуотто.

ЧАСТЬ II

КАМПАНИЯ 1915 ГОДА

I. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И ПЛАН ТРАЛЬНЫХ РАБОТ НА 1915 г.

1. Усиление судового состава

До войны не существовало планомерного учета морских и речных судов, пригодных для целей траления. В общей сложности их имелось, вероятно, не больше сотни, но они были разбросаны по различным бассейнам, так что поиски их сопровождались известными затруднениями. Киткину, командированному в январе 1915 г. на Волгу, удалось подыскать всего 4 волжских буксира. Они были реквизированы и с открытием навигации перешли в Кронштадт для переоборудования. В сентябре 1915 г. буксиры вошли в строй под наименованием тральщиков *14*, *15*, *16* и *17* и, как мелкосидящие, образовали 2-ю группу III отделения 1-й партии. Эти суда, работавшие на нефти, обладали большим районом действия; управляться на них было легко, и это оказалось очень ценным качеством при работах на минных заграждениях.

На реке Свирь были реквизированы два колесных парохода, получивших наименования тральщиков *18* и *19* и зачисленных в 1-ю партию траления в качестве пловучих баз. К июню 1915 г. они вступили в строй. В шхерах колесные пароходы с трудом проходили через узкости, и один из них вскоре поломал колеса. В море, при их малой осадке, они имели сильный дрейф.

Вскоре после гибели *Проводника* решено было построить 8 тральщиков. Киткин предложил строить их по типу *Минреп*. Но выбором типов, заказами и постройкой новых кораблей попрежнему ведало морское министерство, и, на основании соображений теоретиков, оторванных от действующего флота, были заказаны 4 тральщика типа *Капсюль*. Строители считали главным достоинством этих тральщиков их малую осадку, являвшуюся, по мнению авторов проекта, обязательной для кораблей, которые предназначались специально для уничтожения минных заграждений. Практически данное преимущество было использовано при усилении Ирбенской позиции минами, т. е. тральщики эти с успехом применялись в качестве мелкосидящих заградителей.

Что касается значения осадки при тралении мин, то опыт показал, что этот фактор не имел самостоятельного значения и дол-

жен был рассматриваться совместно с прочими свойствами корабля, главным образом с его мореходными качествами. Решающим элементом во многих случаях являлась не столько осадка, сколько удобоуправляемость корабля, облегчавшая командиру условия маневрирования на минном поле. Почти плоскодонные тральщики типа *Капсюль* с их чрезмерно высокими надстройками дрейфовали при самом слабом ветре, а механизмы их не обладали достаточной мощностью.

Тральщики типа *Минреп* были неизмеримо лучше; некоторую слабость механизмов и недостаточный район действия учли при заказе второй серии тральщиков. На этот раз были соблюдены требования, исходившие непосредственно из штаба дивизии траления; но постройка четырех тральщиков типа *Клюз* (усовершенствованный тип *Минреп*) сильно затянулась, и только два из них приняли участие в войне. Тральщики типа *Капсюль* также строились очень долго и вступили в строй только в 1916 г.

Затяжные осенние штормы препятствовали в 1914 г. тралению в устье Финского залива и вынудили даже отменить одну операцию. Решено было усилить состав II отделения 1-й партии. Так как тральщики типа *Искра* доказали все же свою способность выполнять разведывательное траление в очень трудных условиях, то командированный в Швецию представитель, приобрел пять китобойных судов, весьма сходных с тральщиками типа *Искра*. Эти пять судов через Оландсгаф и Або-Оландские шхеры пришли в Гангэ, а затем в Кронштадт. Но после установки на них тральных приспособлений выяснилось, что остойчивость судов была слишком мала и они, без особых сожалений со стороны дивизии траления (осадка их была в 14 футов, или 4,3 *м*), были переданы в дивизию сторожевых судов.

Попутно с усилением судового состава резко повысились заказы на изготовление тралов и тральных приспособлений. Однако, дело снабжения тральщиков тральным вооружением и в начале войны и в 1915 г. находилось в хаотическом состоянии. Изготовлялось все это в кронштадтских портовых мастерских, но портовый минер вплоть до сентября 1915 г. не знал даже приблизительных цифр, в которых выражалась потребность флота в тралах. Тральное вооружение рассылалось из Кронштадта по всем морям. Регулировать все вопросы снабжения взялся морской генеральный штаб; но он выказал еще меньшую степень осведомленности. Так например, 28 июля 1915 г. в штаб флота был послан запрос с просьбой сообщить, «сколько тральщиков состоит налицо в настоящее время, сколько тральщиков ожидается поступлением в строй в ближайшее время и на какие отряды и к каким разрядам отнесены вышеуказанные тральщики».

2. Сформирование дивизии траления

Опыт кампании 1914 г. показал, что управление тралением нуждалось в реорганизации. Правильнее будет сказать, что некоторых изменений требовала вся система управления флотом, поэтому та-

кие мероприятия, как например сформирование дивизии траления, проводились в жизнь не изолированно, а попутно с общим развитием морских сил и параллельно с оборудованием театра. Подобным же образом была сформирована дивизия сторожевых судов.

Надо заметить, что в 1914 г. в действиях командования особой плановости не усматривалось; независимо от неясности общей установки, существовавшей в начале войны, это в значительной мере объяснялось поведением самого командующего флотом в.-адм. Эссена. Нередко он давал непосредственные распоряжения отдельным миноносцам.

Впрочем иногда и штаб флота следовал примеру адмирала и отдавал непосредственные приказания отдельным тральщикам, не ставя об этом в известность их прямых начальников. Создавалось естественное впечатление об отсутствии во флоте твердой организации, полностью ответственной за ход тральных работ.

Вскоре после окончания навигации 1914 г. была сформирована минная оборона во главе со старшим флагманом в.-адм. Кербеном. Ему были подчинены в оперативном и административно-хозяйственном отношениях дивизия сторожевых судов, бригада заградителей и обе партии траления, сведенные весной в дивизию траления (минная дивизия подчинялась только в административно-хозяйственном отношении). Последнее мероприятие не встречало особого сочувствия, главным образом со стороны Эссена. При всей широте своих взглядов на современные средства войны, он не мог отрешиться от некоторого предубеждения против тральщиков, которые, по его мнению, не доказали своей способности активно бороться с минными заграждениями.

Принципиальное согласие на сформирование дивизии траления было дано в апреле 1915 г., но окончательное утверждение ее высшими инстанциями состоялось только в июне. Киткин совместил должность начальника дивизии с должностью начальника 1-й партии траления; он был непосредственно подчинен начальнику минной обороны. Таким образом, руководство тралением было объединено в руках одного флагмана, и вместе с тем развернулась планомерная работа штаба дивизии.

3. Проведение сети фарватеров

К началу войны не было составлено никакого плана тральных работ и, строго говоря, никому не приходило в голову, что подобный план действительно мог быть выработан. Невозможно заранее предвидеть, где именно неприятель поставит заграждение, следовательно и нельзя было знать, где придется тралить, но нужно было выработать способы траления для обнаружения неприятельских заграждений. Об этом ни слова не говорилось в Правилах минной службы (ПМС), и вопрос этот ни разу не обсуждался на страницах военно-морских журналов и лишь очень поверхностно рассматривался в академии Генерального штаба при ведении военно-морских игр; все, что при этом учитывалось, это обязательное участие в операциях миноносцев в роли быстроходных

тральщиков. Труднее было организовать траление на войне, и в 1914 г. не только эскадренные миноносцы и подводные лодки, но и большие корабли во многих случаях не соблюдали строгой дисциплины плавания ни в смысле выбора постоянных путей, ни в отношении выполнения совместного или предварительного траления.

Достаточно вспомнить случай с *Магдебургом*. Два крейсера, *Олег* и *Россия*, утром 26 августа были высланы из Ревеля к Оденсхольму. Так же, как дозорные крейсеры *Богатырь* и *Паллада*, направившиеся к Оденсхольму из Балтийского порта, они вышли без производства предварительного траления и без сопровождения с тралами. Между тем первой мыслью, которая должна была возникнуть при известии о ночном появлении неприятеля у Оденсхольма, должно было быть предположение о том, что это были корабли, возвращавшиеся с постановки заграждения в районе к западу от Суропа.

В январе 1915 г. штаб флота впервые поставил вопрос о плановости траления и запросил Киткина, каким образом он предполагает организовать в 1915 г. траление в нижеследующих районах:

1) у выходов из Гельсингфорса и Ревеля,
2) вдоль Центральной позиции,
3) периодическое траление выхода из Ревеля к Оденсхольму,
4) периодическое траление от Аякса до Эре и
5) протраливание района Эншер — Люперте (северо-восточный выход из Або-Оландских шхер в Ботнический залив) и шхерных фарватеров к Раумо и Ментелуотто.

Упоминание о периодическом тралении свидетельствовало о первой попытке установить твердую систему траления хотя бы на ограниченном пространстве; самый же факт присылки запроса Киткину указывал на намерение командования упорядочить систему управления тралением, что и выразилось впоследствии в форме организации дивизии траления.

В ответе Киткина говорилось, между прочим, что в Ботнический залив следует перевести кронштадтскую рейдовую партию траления.

В конце апреля, т. е. перед самым началом навигации 1915 г., вопрос об организации систематического траления был поставлен в более определенной форме. Штаб флота дал общие директивы начальнику минной обороны, штаб которого совместно с вновь формировавшимся штабом начальника дивизии траления и детализировал новый проект.

В западной части Финского залива и в северной части Балтийского моря была проведена сеть фарватеров, получивших наименование тральных фарватеров (рис. 5). Во всех случаях, когда этому не препятствовали навигационные соображения, фарватеры проводились в стороне от обычных путей, по которым было принято плавать в мирное время и на которых неприятель вероятнее всего мог поставить минные заграждения. Вместе с тем в Балтийском море фарватеры должны были кратчайшим путем выводить в районы больших глубин (свыше 60 сажен), недоступных для постановки минных заграждений.

Факт узаконения постоянных тральных путей представлял существенный сдвиг в области военно-морской тактики и стратегии. Путем проведения фарватеров решались основные вопросы, связанные с условиями плавания кораблей в военное время и непосредственно вытекавшие из общей обстановки и из соотношения между задачами флота и имевшимися в его распоряжении тральными силами.

Не было никакой возможности постоянно контролировать тралами огромную акваторию, в пределах которой неприятель мог поставить минные заграждения, так как для этого потребовалось бы неограниченное количество тральщиков и всякого рода запасов. Оставалось единственное средство — ограничить свободу маневрирования кораблей в пределах своих вод. При этих условиях все водное пространство, которое заключалось в пределах сложных контуров, образованных сетью фарватеров, следовало считать подозрительным. Если бы неприятель и поставил там минные заграждения, то они не сыграли бы той роли, для которой они предназначались, так как русским большим кораблям было предписано строго придерживаться оси тральных фарватеров, уклоняясь от них только в случае крайней необходимости.

Фарватеры предназначались для плавания больших кораблей и транспортов. Что касается подводных лодок, миноносцев и вообще всякого рода мелких кораблей, то предполагалось, что для них плавание по фарватерам необязательно; в штабе флота говорили по этому поводу: «Если мы станем тралить для миноносцев, то мы убьем на них боевой дух, да у нас нехватит для этого и нескольких дивизий траления». И действительно, в 1915 г. дивизия траления была слишком слаба для того, чтобы обеспечить безопасность плавания мелким кораблям; к тому же миноносцы применялись иногда в роли охранных кораблей, державшихся мористее тральщиков.

4. Установление системы периодического порайонного траления

С помощью схемы траления, вошедшей в силу в первых числах мая 1915 г., можно было бы добиться максимального успеха, если бы русские располагали достаточным числом быстроходных и мелкосидящих тральщиков.

Организация была такова:

1. Тральщики прикреплялись к определенным базам и районам и должны были периодически, с промежутками от 2 до 7 дней (в зависимости от степени важности данной системы фарватеров), обследовать тралами порученную им систему фарватеров.

2. Так как большие корабли для уменьшения опасности, грозившей со стороны подводных лодок, ходили зигзагами, уклоняясь примерно на полмили в каждую сторону от оси фарватера, то очередное обследование фарватеров должно было производиться несколько в стороне от предыдущего с таким расчетом, чтобы тралами была захвачена одномильная зона фарватера.

3. Кроме периодического траления, следовало производить внеочередное контрольное обследование фарватеров в тех

случаях, когда разведка (наблюдения береговых постов или дозорных кораблей, радио-пеленгование и пр.) устанавливала присутствие германских судов в русских водах.

4. Все сказанное относилось, главным образом, к так называемым внутренним районам, т. е. к части Финского залива, заключенной между Центральной позицией и германским заграждением в 39 квадрате; в отдаленных же районах, к W от германского заграждения, траление должно было производиться лишь по особому распоряжению штаба флота.

Слабые стороны этой *системы порайонного периодического траления* заключались, во-первых, в недостаточной скрытности траления, а, во-вторых, в отсутствии в дивизии траления резервов для выполнения внеочередных задач.

Частое появление тральщиков в одних и тех же районах могло обратить на себя внимание германских подводных лодок и навести их на мысль о существовании у русских системы плавания по фарватерам, направление которых могло быть также выслежено. Однако, если бы лодки стали дежурить в зоне обнаруженных фарватеров, то особой опасности для больших кораблей это не представляло бы, потому что было принято за правило пересекать свои воды в темное время суток.

Командованием были приняты меры для сохранения мысли о плавании по фарватерам в строжайшей тайне от неприятеля. О том, что германцы сами применяли эту систему при плавании в своих водах, русским не было известно. Правда, никакой иной системы в военное время и не могло существовать, тем не менее штаб флота считал необходимым соблюдать в этом вопросе крайнюю осторожность.

На все корабли были разосланы весьма секретные таблицы координат начальных и конечных точек фарватеров. Навигационные карты с нанесенными на них фарватерами подлежали хранению как совершенно секретные документы.

Тот факт, что русские свободно владели германским шифром, заставлял командование допускать мысль о том, что и германцы научились расшифровывать русские радио. При всякого рода радиотелеграфных переговорах воспрещалось включать в текст слово «фарватер», справки же о выполненных тральных работах корабли должны были получать непосредственно в штабах или в службе связи. На практике такая система была неудобна. В 1916 г., после введения в действие нового радиокода, исключавшего всякую возможность расшифровывания радио неприятелем, в код были включены различные сочетания, относившиеся к тралению фарватеров и районов. Начальник дивизии траления, тотчас по получении соответствующих донесений, по радио оповещал морские силы об обследовании тралами того или иного фарватера. Кроме того, до самого конца войны для переговоров с тральщиками применялся дополнительный шифр: всякое задание, в котором несколько раз повторялось слово «фарватер», и вообще всякая сложная работа получала в штабе дивизии траления порядковый номер, который сообщался также в штаб флота и в службу связи; радио о выпол-

нении подобного сложного задания состояло всего из двух сочетаний.

По имеющимся литературным источникам германцы никогда не сомневались в том, что русские корабли придерживались постоянных курсов, и неоднократно подводным лодкам, посылавшимся в русские воды, давалось задание выяснить, какими путями пользовались русские корабли, и особенно подводные лодки, для выхода в Балтийское море. Только в немногих случаях лодкам удалось более или менее точно выяснить расположение фарватеров, причем только в одном случае был обнаружен морской прибрежный фарватер, а остальные разведки производились для выяснения шхерных входов в Утэ и Эре, что и было использовано подводным заградителем *UC-4*. Ни в одном из этих случаев фарватер не был обнаружен в результате встречи германской подводной лодки с русскими тральщиками.

Нигде не говорится о том, что лодка пыталась определить характер тральных работ; правда, в некоторых случаях сделать это было бы невозможно, а в других случаях лодке пришлось бы для этого уйти с позиции. Так или иначе германцы до конца войны не имели правильного представления о системе плавания русских больших кораблей в своих водах, следовательно, в этом отношении мероприятия русского командования по сохранению в тайне плавания по фарватерам цели своей в полной мере достигли.

Но если германские подводные лодки оказались несостоятельными в роли разведчиков морских путей, то изучение шхерных выходов было выполнено ими весьма искусно, и совсем нетрудным для них делом оказалось обнаружение прибрежного фарватера, проведенного русскими вдоль южного берега Финского залива, от Суропа до Моонзунда. Он предназначался для плавания транспортов, которые вследствие тихоходности не могли, подобно боевым кораблям, до наступления рассвета пересечь путь от Ревеля до Моонзунда по морским фарватерам (№№ 2 и 3). На этом естественном морском пути, который, в представлении русского командования, не мог являться тайной для германцев, транспорты подвергались бы слишком большой опасности со стороны подводных лодок, тогда как на фоне берега они должны были быть менее приметными.

Соображения эти были правильными, но на практике оказалось, что русские слишком много значения придавали «скрытности на фоне берега» и, преувеличивая значение этого фактора, высылали транспорты без охраны против подводных лодок, т. е. без сторожевых кораблей или миноносцев. Между тем, охрана эта была необходима, так как плавание по прибрежному фарватеру в ночное время было связано с навигационными затруднениями, и это была еще одна причина, по которой бо́льшая часть перехода по прибрежному фарватеру совершалась в светлое время суток. Не соблюдалось осторожности и при выходе из Ревеля. Германские подводные лодки, наблюдавшие за Суропским проходом, вплоть до конца августа 1915 г. ничем себя не обнаружили, поэтому русские пароходы, вместо того чтобы проходить Суроп ночью и

с рассветом быть в районе Балтийского порта, выходили и в дневное время; именно, при этих обстоятельствах уже в конце мая 1915 г. подводной лодкой *U-26* и был обнаружен прибрежный фарватер.

II. ЗИМНИЙ ПЕРИОД

1. Несение дозорной службы в Финском заливе

Базируясь на Балтийский порт, а при неблагоприятных ледовых условиях уходя в Ревель, тральщики 2-й партии траления выходили вечером в дозор и крейсеровали до рассвета. В дневное время наблюдение за заливом возлагалось исключительно на посты службы связи.

Положение тральщиков в случае встречи с германскими разведчиками или миноносцами было бы незавидным; все, что они успели бы сделать, это сообщить о появлении неприятеля, рассчитывать же на своевременное прибытие поддержки не приходилось. Но за весь период несения дозорной службы тральщики ни разу не видели неприятеля.

Не помышляли германцы и о постановке минных заграждений где-либо в районе к Ost от меридиана Тахконы. Вообще, как показал опыт последующих двух кампаний, не имея достаточных данных о состоянии льда в Финском заливе и преувеличивая навигационные трудности, связанные с плаванием во льдах, германцы не пытались вести активные операции в зимнее время. Русские естественно были в этом отношении более осведомлены; они не только располагали результатами непосредственных наблюдений, но и имели кое-какой опыт в зимнем плавании. Так например, в середине марта 1911 г. полудивизион эскадренных миноносцев типа *Охотник* совершил переход из Либавы в Ревель и обратно с целью выяснить условия оставления Либавы в случае начала войны с Германией в зимнее время. Весь поход продолжался трое суток; дважды миноносцы входили в лед. 11—16 февраля 1915 г. этот же полудивизион, выйдя из Ревеля, поставил мины на подходах к Данцигу и возвратился в Ревель, благополучно форсировав лед.

Размеры настоящего труда не позволяют привести здесь подробное описание заградительных операций, выполненных германцами с начала кампании до 1 июля 1915 г. Важнейшие сведения об этих операциях помещены в Приложении 3.

2. Действия отряда тральщиков в Або-Оландском шхерном районе

а) Обстановка в Або-Оландском шхерном районе

Обе воюющие стороны учитывали важное стратегическое значение Або-Оландских шхер. В начале войны русские считались с возможностью захвата этого района германцами; но эти ожидания не сбылись. Русские, несмотря на то что действия флота были связаны директивами верховного командования, приучились поль-

зоваться многими преимуществами, которые им давало географическое положение архипелага.

В конце 1914 г. Эссен добился от верховного командования разрешения на укрепление входов в Эре, Утэ и другие пункты, и вскоре было приступлено к оборудованию Або-Оландской шхерной укрепленной позиции, командовавшей входом в Ботнический залив и занимавшей фланговое положение по отношению ко входу в Финский залив.

Весь ход операций, выполненных русскими в 1915 и 1916 годах, показал, что флот, получивший в результате этого мероприятия бо́льшую свободу действий, гораздо вернее мог выполнять свою роль защитника столицы, чем в то время, когда само верховное командование заперло его в глубине Финского залива.

Одним из побудительных мотивов, оказавших влияние на решение Ставки, явилось обнаружение минных заграждений, поставленных 6 декабря 1914 г. у входов в Бьернеборг и Раумо.

Вопрос о поддержании пароходного сообщения с шведскими портами имел для России крупное экономическое и военное значение. В 1914 г. Або-Оландский район был совершенно беззащитным и легко уязвимым с моря, поэтому русские направляли торговое движение через Ботнический залив. Здесь оно происходило почти беспрепятственно вплоть до начала декабря. Однако операция *Дейчланда* по существу была запоздалой, потому что с появлением льда навигация должна была в скором времени прекратиться. Естественно, что у русских возник вопрос о направлении всей торговли через Оландсгаф.

Что касается германцев, то они охотно приняли бы более решительные меры, чтобы парализовать торговлю Швеции с Россией. Прежде всего нужно было приобрести господство в Ботническом заливе, но для этого требовалось овладеть Або-Оландским архипелагом. Однако, с теми силами и средствами, которыми германцы располагали на Балтийском театре, всякая попытка захватить Оланд, по всей вероятности, была бы безуспешной. По этому поводу Фирле [стр. 243] пишет: «Завоевание Оландских островов сразу же после объявления войны или в течение нескольких первых месяцев изменило бы весь наш план войны в военном и политическом отношении. Так как центр тяжести морской войны находился в борьбе с Англией, то нельзя было втягиваться на Балтийском театре в такие операции, которые, подобно завоеванию Оландского архипелага, грозили сразу же и надолго приковать к Балтийскому театру значительные части наших морских сил».

Надо еще заметить, что германцы сильно преувеличивали обороноспособность этого района и опасались мнимых минных заграждений, которых русские в 1914 г. здесь не ставили. Отсутствие подробных карт и неумение распознавать входные шхерные фарватеры также служили препятствием для проникновения германцев в шхеры и явились одной из причин неудачи, постигшей Беринга 7 января 1915 г. при попытке ворваться в Утэ и уничтожить предполагавшийся там опорный пункт. Положение это

изменилось только в 1915 г., после того как германские подводные лодки в совершенстве изучили входы в Утэ и Эрэ. В 1914 же году действия германцев в зоне архипелага отличались вялостью и нерешительностью; они ограничились захватом наблюдательного поста на маяке Богшер, осмотром Логшера, обстрелом Бенгшера и разведкой подходов к Мариенхамну.

б) Проводка пароходов у Ледзунда

В конце января 1915 г. из состава 2-й партии траления был выделен особый отряд из 4 тральщиков под начальством кап. 2 р. Глазенапова с последующим подчинением его начальнику Або-Оландской шхерной укрепленной позиции, находившемуся в Або. Тральщики должны были протраливать Ледзундский створ перед проходом пароходов, направлявшихся из Швеции в Або и обратно. Таков был теперь единственный путь, по которому можно было поддерживать сообщение со Швецией в зимнее время.

На случай замерзания шхер для проводки судов во льдах было выделено два ледокола.

Путь этот считался во всех отношениях опасным, так как в Оландсгафе неоднократно показывались германские подводные лодки; появлялись также и крейсеры. Однако пароходы пересекали район преимущественно в ночное время. Впрочем в зимнее время хорошей защитой для пароходов являлось появление не слишком тяжелого льда, которого германцы, вообще говоря, опасались.

Переход тральщиков к Оланду был совершен в трудных условиях и продолжался 11 суток. 31 января тральщики *1*, *2*, *9* и *11* вышли из Ревеля. На рейде *9* застрял во льду, и шедший в кильватер *11* ударил его в корму и повредил руль; на замену был назначен *12*, находившийся в дозоре на линии Аякс—Оденсхольм. В Суропском проходе тральщики и сопровождавший их угольный транспорт застряли во льду и вызвали на помощь ледокол *Владимир*. Только к вечеру 1 февраля суда подошли в тумане к Оденсхольму; ночью к ним присоединился *12*. Ледокол был отпущен в Ревель.

Переход от Оденсхольма до Утэ был совершен ночью. Утром 3 февраля отряд вошел с моря в Утэ и, встретив лед, вызвал из Або ледокол. В следующие два дня окалывали лед, толщина которого заметно увеличивалась. 6 февраля с помощью ледокола *Аванс* отряд начал пробиваться в Люм, куда прибыл только 9 февраля, причем *11* повредил руль и вынужден был пробиваться далее в Або для ремонта, а у *12* были погнуты шпангоуты. 10 февраля 3 тральщика и ледокол *Аванс* прибыли, наконец, в Дегербю и на следующий же день протралили Ледзундский створ.

В период с 11 февраля по 6 марта тральщики 7 раз встречали и выводили в море пароходы, причем *Аванс* выводил тральщики на чистую воду, после чего они ставили щитовой трал; случалось, что пароходы прибывали из Швеции без предварительного траления, так как тральщики не поспевали своевременно пробиться сквозь лед.

Тральщик *11* вскоре прибыл из Або; кроме того были присланы тральщики *22* и *23*, но они оказались слишком слабыми для работы во льду. 27 февраля в Дегербю приходил на пароходе в.-адм. Эссен, чтобы лично убедиться в надлежащей организации встречи и проводки торговых судов. Тральщик *1* в районе к W от Оланда испытал установленный на нем фортрал, который начал в то время повсеместно входить в употребление, и 24 февраля протралил фортралом район к N от Ледзундского створа.

В дальнейшем, в период с 7 марта по 22 апреля, по состоянию льда тралить было невозможно; две попытки, сделанные в этом направлении в марте, окончились неудачей. *12* установил за это время фортрал, а *1* произвел 27 марта вторичный осмотр маяка Логшер. Кроме того, отряд участвовал в течение этого периода в постановке минного заграждения у Флетиана и в проводке линейных кораблей в Эрэ.

в) Охрана заградителя *Ильмень* во время постановки заграждения у Флетиана

По агентурным сведениям, германцы намеревались вести в 1915 г. деятельную борьбу против морской торговли России со Швецией. К числу оборонительных мер, принятых русскими, относилась постановка мин близ Оланда. Официально было объявлено о заграждении всего прохода в Оландсгаф. Таким путем русские надеялись внушить германскому командованию мысль о том, что проникнуть в Ботнический залив можно только через шведские территориальные воды; в действительности же было выставлено в двух местах всего полторы сотни мин.

Первая постановка была произведена 7 марта. Заградитель *Ильмень* вышел утром из Дегербю в сопровождении тральщиков *1*, *2*, *11* и *12*. Вскоре *12* был выслан к Логшеру с приказанием осмотреть маяк и выставить на нем на время операции наблюдательный пост. Маяк этот был оставлен русскими еще в начале войны, и подозревалось, что на нем была установлена германская радиостанция; в действительности ничего обнаружено не было.

По выходе из Ледзунда пара тральщиков пошла впереди со щитовым тралом; там, где тралению мешал лед, тральщики шли впереди *Ильменя*, протраливая путь своим корпусом. В 14 ч. 15 м. постановка мин была закончена, и к вечеру все суда возвратились в Дегербю.

Заграждение, поставленное у Флетиана, не причинило германцам вреда ни во время операций, выполненных в ночь на 23 марта крейсером *Страсбург* и в ночь на 16 апреля крейсером *Любек*, ни в период апрельской операции подводной лодки *U-26*. Но 26 апреля в районе между Седерармом и Флетианом взорвался шведский пароход *Сентрик*; 23 мая взорвался шведский пароход *Хернодиа*, спасательный круг с которого 28 июля был подобран эскадренным миноносцем *Внушительный*, и, наконец, 26 мая в том же районе погиб на мине датский пароход *Эли*. Первый из них направлялся в Ледзунд, а последние два парохода везли в Германию железную руду и, по всей вероятности, они придерживались

раойна Седерарма. Кроме флетианского, других заграждений поблизости не было, потому остается допустить, что пароходы взорвались на плавающих минах, которые сорвались с якорей уже спустя $1^1/_2$—2 месяца после постановки.

г) Ледовый поход *Славы* и *Цесаревича* с двумя ледоколами

Не ограничиваясь постройкой батарей у входов в Або-Оландские шхеры, командование решило перевести на рейд Пипшер 2 линейных корабля, 2 крейсера, дивизион миноносцев, 2 канонерских лодки и 3 подводных лодки.

Рейд Пипшер, расположенный в 5 милях к NO от Эре, был включен в сеть шхерных стратегических фарватеров и так же, как рейд Севастополь (непосредственно к W от Эре), был очень удобен для стоянки эскадры. В 23 милях на NNO от Утэ находилась стоянка у островов Люма; она была тесна, но расположена почти в центре архипелага и в узле всех фарватеров, ведущих на W к Оланду, на S к Утэ, на SO к Эре, на Ost к Або и на N в Ботнический залив. Большие корабли, стоявшие в Люме или на рейде Пипшер, были укрыты от наблюдения с моря и, в случае надобности, могли быстро выйти в море или поспеть к угрожаемому пункту. Таковы были условия, обеспечивавшие надежную оборону архипелага.

В первую очередь в середине апреля были переведены на рейд Пипшер линейные корабли *Слава* и *Цесаревич*. Переход обоих кораблей, сопровождавшихся ледоколами *Ермак* и *Михаил Федорович*, от Ревеля до Эре был совершен без предварительного траления и без сопровождения кораблей с тралами, так как этому препятствовал лед, кромка которого держалась в это время примерно на меридиане Тахконы. Штаб флота торопился осуществить эту операцию именно при наличии льда, так как шхерный стратегический фарватер от Гельсингфорса до Пипшера еще не был к тому времени оборудован и мог быть подготовлен только летом, между тем операции германцев против Або-Оландского района могли начаться уже в апреле. Штаб флота решил, что ледяной покров, достигший в эту зиму большого развития, не позволил германцам поставить мины ни в «северном», ни в «южном» проходах.

Путь был проложен от Ревеля к Оденсхольму, отсюда к банке Аякс и далее по «северному проходу» до меридиана входной вехи в Эре (в $6^1/_2$ милях на 192° от южной оконечности Эре). 15 апреля тральщик *1* был выслан из Дегербю в Эре для встречи кораблей у входной вехи и для проводки их с фортралом на рейд. В помощь тральщику *1* был дан ледокол *Аванс*, имевший на буксире пловучий маяк *Люзерорт*. В течение двух дней суда, работая во льду, очистили и осветили створные знаки, но до 18 апреля лед не позволил протралить фортралом входной створ, поэтому и нельзя было дать кораблям условное радио «готово». Независимо от этого корабли вышли из Ревеля и, подойдя 18 апреля к Эре, вызвали навстречу тральщик *1*. С трудом пробиваясь во льду, он находился еще на траверзе маяка Бенгшер, когда в море показались ледоколы и корабли. Поставить трал все равно было невоз-

можно, и тральщик, превратившись в лоцмейстерское судно, стал впереди отряда и провел его на рейд Пипшер.

Ранний поход линейных кораблей и мощных ледоколов, не сопровождавшихся тральщиками и не охранявшихся миноносцами, закончился благополучно лишь благодаря счастливой случайности. На этот раз, как, впрочем, и в ряде других случаев, у германцев была хорошо организована разведка, потому что уже 11 апреля им было известно о предстоявшем выходе из Ревеля линейных кораблей. Так, по крайней мере утверждает Ролльман [стр. 33]:

«К.-адм. Беринг предлагал поставить еще одно заграждение на пути русских линейных кораблей, выход которых из Ревеля ожидался». Отчасти под влиянием этого известия, но, главным образом, на основании выработанного весной плана заградительных операций, решено было в первую очередь поставить заграждение «В» в районе, расположенном в 6—12 милях к S от Бенгшера, т. е. поперек «северного прохода». Отсюда видно, что если б кромка льда случайно передвинулась 15 апреля хотя бы миль на 20 к Ost, то жертвой *Дейчланда* неизбежно стал бы головной ледокол *Ермак*, а может быть и другие корабли, так как германцы с весны 1915 г., с целью затруднить тральные работы, начали применять способ постановки минных заграждений зигзагообразными линиями и беспорядочно разбросанными банками. Сказанным не исчерпывалась опасность, которой могли подвергнуться корабли и ледоколы. Подводная лодка *U-26*, несмотря на наличие льда, проникла 15 апреля до меридиана Эре, следовательно 18 апреля ей мог бы представиться случай атаковать 4 больших корабля, скорость хода которых не превышала в это время 12 узлов. Однако, лодка направилась на W и вернулась в Финский залив только через 2 дня после прохода русских кораблей.

д) Заключительный период

Во второй половине апреля море в районе Оланда очистилось от льда, и на 23 число был намечен выход тральщиков на Ледзунский створ. Однако, траление не состоялось, потому что в 12 милях на SW от Мариенхамна показалась германская подводная лодка. Вскоре она взорвала шедший в Дегербю финляндский пароход *Фрак*, затонувший в 15 милях на 212° от Мариенхамна. Тральщики тотчас направились в море для спасения команды; у Нюхамна они заметили подводную лодку, быстро погрузившуюся после ее обстрела.

Потопленный пароход явился дешевым трофеем той самой лодки *U-26*, которая 18 апреля упустила случай атаковать линейные корабли и ледоколы. Создалось впечатление, будто с этого дня в Оландсгафе постоянно показывались подводные лодки; поэтому в начале мая пароходы вовсе перестали ходить через Оландсгаф, и торговое движение опять было перенесено в Ботнический залив. В действительности все сведения о появлении подводных лодок были ложными; с 23 апреля до начала октября ни одна германская лодка в Оландсгаф не заходила.

23 апреля в Дегербю пришел *Ильмень* для постановки минного

заграждения у Сигнильшера. Выход пароходов в Швецию, намечавшийся на 27 апреля, был отменен для сохранения операции в тайне и под предлогом опасности со стороны подводной лодки, которую будто бы видели 26 числа с острова Херрэ. Вечером 26 апреля тральщики *1, 2, 11* и *12* перешли с *Ильменем* к о. Корсэ. С рассветом 27 апреля тральщики вышли в завесу и держались мористее *Ильменя*, без всякой помехи поставившего заграждение. С тральщиков в 6 милях на W был замечен пароход, шедший от Седерарма на N, но *Ильмень* находился в 4 милях восточнее тральщиков и едва ли был замечен пароходом. Заграждение, выставленное *Ильменем*, никому не причинило вреда; оно могло быть опасным только тем судам, которые для проверки счисления приблизились бы к Сигнильшеру.

Сведения о воображаемых подводных лодках поступали, главным образом, от лоцманов и от рыбаков; среди них циркулировали слухи о том, что германские лодки свободно проникали в шхеры и устраивали временные базы на островах. 1 мая с острова Стура-Бодшер сообщили, будто германские лодки подходили и отходили от маяка Логшер и ставили фальшивые паруса, вечером на маяке зажигался какой-то огонь, а в море были видны вспышки. Имея из Або предписание организовать наблюдение и вести активную борьбу с подводными лодками, Глазенапов в ночь на 2 мая предпринял с четырьмя тральщиками поиск; неожиданной атакой предполагалось захватить на острове команду подводной лодки или наблюдательного поста, если таковой был там организован. Был высажен десант в количестве 40 человек, но на острове никого не оказалось, хотя были найдены остатки пищи и недавно разводившегося костра. Было ясно, что накануне к острову подходили не подводные лодки, а рыбачьи шлюпки; тем не менее башня маяка была подорвана и частично разрушена, а все строения сожжены. Как писал начальник позиции в штаб флота, уничтожение маяка не входило в расчеты, «но произошло это от старания».

Тем временем в Люм прибыла 1 бригада крейсеров. В начале мая были получены сведения о наступлении германских армии и флота на Либаву, и крейсерам предстояло выйти в море для поддержки заградительных операций минной дивизии. По схеме траления обследование фарватеров на передовом театре было возложено на дивизион *циклонов*, но они находились в ремонте, поэтому штаб флота выслал на работу отряд Глазенапова. Накануне выхода крейсеров из Утэ тральщики *1, 2, 11* и *12* обследовали фарватеры №№ 18, 19 и 20 и возвратились в Утэ. Работа была выполнена днем, потому что о возможности ночного траления в то время еще никто не думал. Впрочем, если бы в этом отношении и имелся какой-либо опыт, то в данном случае все равно не удалось бы засветло пройти с тралами около 50 миль и возвратиться в шхеры.

Это был уже второй и далеко не последний случай высылки тихоходных тральщиков в открытое море, где они в любой момент могли встретиться с германскими разведчиками; при этом, за отсутствием достаточного числа быстроходных тральщиков, коман-

дование вынуждено было рисковать не только тральщиками 2-й партии траления, но и мелкосидящими *минрепами* и волжскими буксирами, потеря которых была бы очень чувствительной. В данном случае германцы, занятые подготовкой нападения на Либаву, не имели свободных кораблей для организации дальней разведки, обычно производившейся ими в районе Богшер — Дагерорт, и только 7 мая, когда русские крейсеры были уже в море, германцы расположили дозор на линии Хуввудшер—Готска-Сандэ—Эзель. Тральщики благополучно возвратились в базу, не встретив неприятеля и не обнаружив мин; заграждение VI в то время еще не было поставлено.

Выполнив описанную разведку, которая явилась их единственной полезной работой за весь дальнейший период, тральщики Глазенапова еще в течение $2^1/_2$ месяцев оставались в распоряжении начальника Або-Оландской позиции. Деятельность их сосредоточилась, главным образом, в районе Оланда и протекала все в том же направлении — в безуспешных попытках обнаружить мнимые базы германских подводных лодок и самые лодки. Была усилена сеть наблюдательных постов, персонал которых изнывал от безделья, и, находясь под влиянием разноречивых сведений и слухов, в каждом подозрительном предмете готов был видеть подводную лодку. 29 июня с Чекарса (в 12 милях западнее Утэ) в 15 милях на S заметили одновременно три подводных лодки, но и это оказалось ошибкой.

В конце концов Киткину, добивавшемуся объединения всех тральных сил под его непосредственным руководством, удалось настоять на отозвании всех тральщиков от Оланда (*22* и *23* были возвращены еще в мае). Впоследствии в распоряжение начальника позиции были переданы 4 вновь оборудованных тральщика специально для систематического протраливания Ледзунского створа. Все остальные фарватеры, проведенные в Або-Оландском районе и включенные в схему траления, с конца мая 1915 г. находились в ведении дивизии траления.

III. ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ТРАЛЕНИЕ В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

1. Проверка Центральной навигации

8 мая, с началом навигации II и III отделения 1-й партии, протралили Центральную позицию и восстановили несколько снесенных льдом вех, ограждавших маневренное пространство.

Систематическое протраливание Центральной позиции производилось в течение всей войны, но ни разу здесь не было обнаружено ни одной снесенной мины и не зарегистрировано ни одного случая, который позволил бы с полной уверенностью утверждать, что в Финском заливе и в Балтийском море мины с якорями могли быть перенесены с своего места штормами, течением или льдом. Мины в огромном количестве срывались с якорей вследствие перетирания минрепов и переносились ветрами на значительные расстояния от места постановки, представляя таким образом большую опасность при плавании ночью и вообще

в плохую видимость. Эти плавающие мины часто выбрасывались на берег, например, в Папонвике, а во время штормовых SW ветров взрывались при ударе о скалы на опушке шхер на всем протяжении от Оландских шхер до Гельсингфорса. Много беспокойства причиняли плавающие мины германцам.

В неменьшем, если не в большем количестве мины уничтожались льдом. Так например, с Люзерорта и Роена сообщали, что слышна стрельба из тяжелых орудий. «В действительности это были взрывы мин, — явление, которое повторялось еще много раз вследствие начавшегося ледостава; так, в ночь с 8 на 9 января 1916 г. на Михайловском маяке насчитали более 200 взрывов» [3, стр. 313].

В двух случаях, на створе Дагерортских маяков (в 1916 г.) и у острова Эре (в 1915 г.), были обнаружены одиночные мины, стоявшие на якорях, но вопрос о том, были ли они занесены сюда в результате стихийных явлений, до конца войны остался спорным.

В 1915 г. протраливание Центральной позиции производилось дежурной парой тральщиков через день. Кроме того, с 23 июля было учреждено постоянное дежурство одного тральщика 2-й партии, на обязанности которого лежал расстрел плавающих мин, проверка вех ограждения и маневренных вех и наблюдение за противолодочными сетями.

Случаев попадания германских подводных лодок в противолодочные сети установлено не было, но сети сами по себе были недостаточно прочными и нередко обрывались штормами, причиняя много хлопот самим русским. На Центральной позиции степень их действительности суждено было доказать дежурному тральщику *6*, который наткнулся 22 августа 1915 г. на обрывок сети, снесенный в район к Ost от вех ограждения, т. е. в пределы маневренного пространства. Сеть обволокла нос тральщика, затонувшего через несколько минут от взрыва трех 18-фунтовых патронов; погибли командир и 1 матрос.

3 сентября дежурный тральщик обнаружил к Ost от вех ограждения еще один обрывок сети, но после недавнего случая с тральщиком *6* было приказано не подходить к сетям в одиночку. 4 сентября пара тральщиков безуспешно разыскивала эти сети, найденные лишь на следующий день у Кокшера; буйки были подрезаны, и сеть утонула. По всей вероятности, сеть была сорвана в период штормовой погоды, продолжавшейся с 23 по 28 августа. Тем не менее, в каждом подобном случае приходилось допускать, что германская подводная лодка прорвалась или пыталась прорваться на Ost от Центральной позиции.

В действительности после первой успешной попытки, сделанной в ноябре 1914 г. подводной лодкой *U-25*, германское командование запретило подводным лодкам форсировать заграждение. В 1915 г. это запрещение было снято и подводная лодка *U-26* во время вторичного похода, продолжавшегося с 21 мая по 7 июня, имела намерение, но не решилась проникнуть в район к Ost от Наргена. Четвертый и последний поход этой лодки, прославившейся потоплением *Паллады*, *Енисея* и *Печоры* и причинившей рус-

ским много вреда своими искусными разведками, закончился ее гибелью при обстоятельствах, оставшихся невыясненными. Лодке было дано задание оперировать с 17 августа на линии Ревель — Гельсингфорс. Давая это трудное поручение, германское командование рассчитывало на испытанное умение командира лодки и надеялось, что ему удастся вывести из строя хоть один из русских дредноутов, вступление которых в строй сильно связывало германцам свободу действий. Обрыв сети, обнаруженный 22 августа (после периода тихих погод), можно сопоставить с вероятным проходом лодки через заграждение; но 25 августа лодка была уже в районе к W от Наргена и на возвратном пути она благополучно форсировала заграждение. 30 августа *U-26* находилась уже на пути в базу, следовательно обрыв сети, обнаруженный 3 сентября, никакого отношения к деятельности германских подводных лодок не имел.

Добавим, что в 1915 г. противолодочные сети на Центральной позиции не доходили до дна, поэтому проникновение подводных лодок в восточную часть Финского залива особых затруднений не встречало; но проверить это предположение нельзя, так как после гибели *U-26* германское командование в 1915 г. перестало давать подводным лодкам подобные задания.

2. Обследование внутренних фарватеров в Финском заливе

К периодическому обследованию фарватеров в Финском заливе было приступлено во второй половине мая. Однако положение о дивизии траления вступило в силу только 18 июня и лишь после этого радиотелеграфные и письменные донесения стали аккуратно представляться в штаб дивизии. Точные даты и объем работ, выполненных до 19 июня, неизвестны. Сохранились лишь сведения о том, что 16—18 мая было произведено контрольное обследование сети внутренних фарватеров №№ 2, 3, 10, 12, 13, 11 и 6, т. е. путей из Ревеля к Моонзунду, Лапвику, Гангэ и Эре. По схеме траления здесь должны были работать тихоходные тральщики, но штаб флота считал необходимым быстро осветить важнейшие фарватеры, поэтому работа была выполнена четырьмя *циклонами*.

Вскоре после этого тихоходные тральщики 1-й и 2-й партий приступили к периодическому обследованию внутренних фарватеров. Этот начальный период совпал с периодом крейсерства подводной лодки *U-26*. Замеченные ею 25 мая «малые тральщики» были *минрепами*; они направлялись в Гельсингфорс за углем и для сокращения пути шли напрямик, по опушке шхер, избежав благодаря этому встречи с *U-26*. Впрочем, лодка не стала бы их атаковывать. 27 мая она оставила без внимания 4 тральщика 2-й партии траления, обследовавших фарватер 10 под охраной одного *циклона*. Это пренебрежение, выказываемое по отношению к мелким кораблям и соответствовавшее имевшимся инструкциям, характеризовало действия германских подводных лодок вплоть до осени 1915 г.

Тральщики 2-й партии базировались на Балтийский порт, а II и III отделения 1-й партии — на Лапвик. Все по тем же соображе-

ниям — из опасения обнаружить германцам расположение фарватеров — штаб флота видоизменил схему траления, отменив периодическое обследование фарватеров №№ 3—6 и 11; траление должно было производиться здесь лишь по особому распоряжению. Таким образом, задача, возложенная на 16 тральщиков 1-й и 2-й партий, была легко выполнимой, и, в первое время периодическое обследование фарватеров №№ 2, 10, 12 и 16 происходило точно по расписанию. 20 июня III отделение 1-й партии было выслано в Рижский залив; 13 июля туда же ушло II отделение 1-й партии. *Циклоны* работали в Балтийском море, и в Финском заливе осталось всего 8—10 тральщиков 2-й партии. Им приходилось теперь протраливать Центральную позицию, нести на ней дежурство и периодически контролировать тралами всю сеть внутренних фарватеров. Кроме того, было принято за правило обследовать тралами фарватер Ревель—Гельсингфорс перед проходом по нему больших кораблей. Когда же в конце июля были получены агентурные сведения о появлении у германцев подводных заградителей, то Киткин приказал производить контрольное обследование всей сети внутренних фарватеров после каждого появления в Финском заливе германских подводных лодок. Последние, со времени потопления *Енисея*, не показывались в Финском заливе в течение двух месяцев. Только 7 августа подводная лодка *U-10*, обстреляв перед этим маяк Бенгшер, умышленно обнаружила себя в районе к N от Оденсхольма.

Получив это сведение, начальник 2-й партии с тральщиками *9*, *10*, *22* и *23*, имея в охране *Проводник*, вышел из Балтийского порта для обследования западной половины фарватеров №№ 2 и 12. В южной части фарватера № 12 была замечена подводная лодка, всплывшая на поверхность в 4½ милях на W от тральщиков и шедшая на пересечку курса. Тральщики по сигналу обрубили трал и повернули на Ost; *22* и *23*, не имевшие артиллерии, были пропущены вперед, а *9* и *10* открыли огонь. Снаряды ложились хорошо, но лодка продолжала итти на сближение; вскоре, попав в сферу действительного огня, она повернула на SW и скрылась.

Действия подводной лодки были поняты русскими в том смысле, что она хотела опознать тип судов и, увидев, что это тральщики, не захотела тратить на них торпед. Повидимому, *U-10* так и не опознала типа судов, которые по внешнему виду ничем не отличались от обыкновенных малых пароходов. Полагая, что они не вооружены, *U-10* надеялась на легкий успех, от которого ей пришлось отказаться, тем более что маневр тральщиков не позволил ей выйти на позицию для атаки торпедами.

После этого случая в штабе флота вновь усилились разногласия по вопросу о целесообразности периодического обследования фарватеров. Флагманский штурман штаба флота особенно возражал против этой системы, при которой без всякой надобности неприятельским подводным лодкам обнаруживается направление фарватеров. Однако оперативная часть штаба флота была вполне удовлетворена положением, при котором регулярно поступали сведения об обследовании фарватеров. К началу августа, например, каждый фарватер был обследован в Финском заливе в среднем

по 10 раз. При этой системе командование имело полную свободу действий, так как сеть фарватеров постоянно была в исправности, и момент начала любой операции не надо было ставить в зависимость от момента окончания тральных работ.

Итак, система порайонного периодического траления и в теории и на практике как будто себя оправдывала. Но в августе положение изменилось. Общая обстановка неизменно ухудшалась, и тральщики еще в мае—июне стали требоваться всюду: и в Финском заливе, и в Балтийском море, и в Рижском заливе. В конце концов слабость дивизии траления привела к положению, при котором тихоходным тральщикам 2-й партии пришлось выступить в роли морских тральщиков на передовом театре, и с того времени система порайонного периодического траления должна была уступить место системе предварительного обследования, в большей мере соответствовавшей обстановке и наличным силам дивизии.

IV. ЗАТРУДНЕНИЯ НА ПЕРЕДОВОМ ТЕАТРЕ

1. Обстановка на передовом театре в мае 1915 г. Ошибки командования в вопросах, касавшихся тактики траления

Начальная стадия тральных работ, выполнявшихся на передовом театре и относящихся к весне и первой половине лета, ознаменовалась рядом промахов, свидетельствовавших о неопытности командования в деле траления.

В августе наметился перелом в лучшую сторону, а к осени дивизия траления представляла собой крепкую организацию, доказавшую свою способность выполнять задания в самых трудных условиях. Колыбелью тактики траления и искусства управления тралением является история всех боевых операций, выполненных в Балтийском море в 1915 г.

Передовым театром являлась северная часть Балтийского моря, непосредственно прилегавшая к Або-Оландским шхерам. В пределах этого обширного района, расположенного между шведскими территориальными водами и меридианом Тахконы и ограниченного на юге параллелью 59°,[1] скрещивались важнейшие операционные пути русского флота, и здесь же в любой момент могли появиться германские разведчики и заградители. Оборудованием Або-Оландской позиции командование значительно расширило свою свободу действий. Само по себе это оборудование еще не являлось залогом успеха, и для того, чтобы боевые операции отличались должной активностью, необходимо было обеспечить большим кораблям безопасность плавания по всей сети фарватеров, проведенных в пределах передового театра.

Было бы крайне неосторожно высылать сюда тихоходные

---

[1] Это условное ограничение можно считать действительным лишь в отношении траления; в 1916 г. понятие о передовом театре, попутно с проведением новых фарватеров, распространилось и на более южные районы, примерно до параллели Фильзанда.

тральщики, в быстроходных же тральщиках всегда ощущался недостаток.

За отсутствием достаточного числа быстроходных тральщиков и из опасения встречи с германскими крейсерами, периодического обследования (подобно тому, которое было установлено для Финского залива) на передовом театре не производилось; следовательно задача сводилась к предварительному обследованию фарватеров перед проходом по ним больших кораблей. Именно такое представление о системе траления на передовом театре и существовало в штабе дивизии траления, и там были очень удивлены, когда из штаба флота поступило предписание (от 30 мая за № 339/оп) в кратчайший срок обследовать весь район между Богшером и Дагерортом. В строю в это время находилось всего 4 *циклона*, о чем штабу флота было известно.

Киткин, взявший на себя руководство операцией, тотчас вышел из Гельсингфорса с четырьмя *циклонами* и в тот же день, 30 мая, имел в Люме совещание с начальником 1 бригады крейсеров. Решили произвести всю работу в трехдневный срок, начав ее 2 июня, когда должны были прибыть предназначавшиеся для охраны 2 подводные лодки и 2 эскадренных миноносца 1 дивизиона. В случае надобности крейсеры должны были выйти на поддержку. Предполагалось прорезать весь район рядом зигзагообразных галсов, отстоявших друг от друга в наиболее удаленных точках примерно на 10 миль, при ширине полосы, захватываемой щитовыми тралами двух пар, всего лишь около 2 кабельт.

Ясно, что в результате подобной работы в лучшем случае могли быть обнаружены только большие минные заграждения длиной не менее 5—10 миль и то лишь при условии, что их генеральное направление оказалось бы близким к Ost—W (галсы предполагалось делать курсами, близкими к N—S); лишь при особой удаче могли быть обнаружены более короткие заграждения и минные банки.

В соответствии с выработанными впоследствии тактическими приемами, с успехом применявшимися, начиная с осени 1915 г., в данном случае, чтобы не пропустить небольшие минные заграждения, следовало произвести простое обследование района (параллельными галсами с пропусками шириной в одну милю). Но так как для этого требовалось много дней, то от обследования всего района следовало воздержаться. Тем не менее приходилось подчиниться распоряжению штаба флота, сделанному в самой категорической форме.

Обстоятельства, при которых появилось на свет предписание № 339/оп., были таковы. В ночь на 25 мая из расшифрованного германского радио стало известно, что где-то, повидимому в северной части Балтийского моря или в устье Финского залива, германцы поставили мины. Именно по этой причине штаб флота и настаивал на обследовании всего района между Богшером и Дагерортом. Как пояснил впоследствии флаг-капитан по оперативной части, обследование фарватеров, проведенных в этом районе, не являлось достаточной гарантией для крейсеров, которые нуждались

в свободе маневрирования во время боя с германскими разведчиками. Для этого необходимо было выяснить границы заграждения, существование которого после расшифрования упомянутой выше радиограммы не вызывало никаких сомнений.[1] Кроме того, в пределах передового театра могли стоять и другие заграждения. К тому же сеть фарватеров, проведенных в пределах передового театра, не была достаточно развита; так например, не было прямого фарватера, по которому можно было бы пройти из Утэ к Дагерорту. При распланировке сети фарватеров (в апреле 1915 г.) предполагалось, что германцы прежде всего загородят выходы из Утэ на S, поэтому и был оставлен в силе прежний путь к Богшеру (фарватеры №№ 19 и 20). После того как на фарватере № 19 обнаружили заграждение, был проведен фарватер № 24.

Если не считать давно произведенного обследования фарватеров №№ 19 и 20, никаких тральных работ на передовом театре с начала навигации не производилось. При этих условиях 1 бригада крейсеров, предназначавшаяся для активных операций в Балтийском море, была в сущности парализована и только по той причине, что дивизия траления не могла обеспечить ей минимальную безопасность. Но для того, чтобы открыть крейсерам выход в море, правильнее было избрать образ действий, который по радио и в письменной форме рекомендовал Киткин вскоре после начала работ. Надлежало:

1) обследовать всю сеть фарватеров, проведенных в пределах передового театра, добавив несколько новых фарватеров, чтобы из Утэ и Эре можно было выходить по меньшей мере по двум системам фарватеров;

2) по возможности расширить зону фарватеров, производя обследование «туда и обратно» параллельными курсами, отстоящими на 0,5—1 милю друг от друга;

3) по окончании этих первоочередных работ, — при благоприятной обстановке производить обследование районов, расположенных между двумя данными системами фарватеров и имевших наиболее важное значение;

4) тотчас привлечь II дивизион эскадренных миноносцев (типа *Украйна*) в помощь *циклонам*, для которых вся эта работа представляла непосильную задачу.

Последняя просьба не могла быть удовлетворена командованием, потому что продвижение германцев вдоль курляндского побережья создало крайне напряженную обстановку. Минная дивизия была переведена в полном составе в Рижский залив еще после налета германцев на остров Руно (1 мая), и не было никакой возможности ослаблять ее хотя бы на самый короткий срок без риска облегчить германцам прорыв через Ирбен. Что касается первых трех пунктов, то они явились предметом обсуждения значительно позднее, при личной встрече Киткина с начальником оперативной части, а в период начала работ штаб флота не слишком

[1] И действительно, заграждение было поставлено в районе «А», в 20—25 милях на SSW от Эре.

задумывался над общими тактическими соображениями, которые еще никогда и никем не были перед тем высказаны ни в письменной, ни в устной форме. Наоборот, по опыту кампании 1914 г. штаб флота привык ко всякого рода «зигзагообразному» тралению, и поскольку в 1914 г. все кончалось благополучно, мин не обнаруживалось и корабли не взрывались, — зигзагообразное траление встречало молчаливое согласие.

2. Обследование фарватеров, произведенное 5 и 25 июня

День 2 июня, назначенный для выхода *циклонов* на работу, которую предполагалось начать в западной части района, у Богшера, совпал с днем выхода из Нейфарвассера и Либавы всех наличных сил германцев, намеревавшихся проникнуть в Рижский залив и заградить минами южный выход из Моонзунда [3, стр. 120]. Три броненосных крейсера и быстроходные крейсеры *Аугсбург* и *Любек* прикрывали эту операцию с N.

Неблагоприятная погода и оживленное радиотелеграфирование, которым всегда сопровождались выходы германцев в море, заставили отложить начало работ на 4 июня. Накануне этого дня миноносец *215*, имея повреждение в машине, ушел в ремонт, и работу, которая должна была обеспечить свободу маневрирования бригады крейсеров, а может быть и всего флота, решено было выполнить всего одной парой *циклонов*.

С вечера 3 июня Киткин перенес брейд-вымпел на эскадренный миноносец *Финн*, прибывший с эскадренным миноносцем *Москвитянин* в его распоряжение, и перешел с *циклонами* в Утэ. Подводная лодка *Кайман* вышла на позицию в шир. 59°00′ и долг. 20°40′; в эту же точку должен был прибыть для несения дозора *Москвитянин*, для которого *Кайман* являлся охраной. *Финн* должен был итти совместно с *циклонами*, не имевшими радиотелеграфа (радиотелеграфом были снабжены лишь миноносцы *215*, *217* и *220*). Скорость хода *циклонов* не превышала 19—20 узлов.

Такие тральщики должны были обеспечить свободу маневрирования на передовом театре. Работая без конвоира, в случае встречи с германскими разведчиками они не смогли бы от них уйти и не имели бы даже возможности сообщить командованию о случившемся.

Вероятность встречи всегда была очень велика. В данном случае *Аугсбургу* и *Любеку* поручено было наблюдать за районом Дагерорт—Утэ—Эре и выяснить, производятся ли тральные работы на германских заграждениях «А» и «С». Около 17 часов 3 июня оба крейсера заняли позицию.

Утром 4 июня была исключительно хорошая видимость, благодаря чему было предотвращено неизбежное столкновение с *Аугсбургом*. В 6 часов отряд Киткина вышел в море, но вскоре с наблюдательного поста Утэ заметили дым *Аугсбурга*, находившегося в это время в 70 квадрате, в расстоянии около 40 миль. Начальник I бригады крейсеров по радио приказал отряду возвратиться и вслед затем перешел с крейсерами на рейд Бокула (в 5 милях

севернее острова Утэ). Еще раз поход был отложен, и на новом совещании с начальником I бригады крейсеров решено было использовать белые ночи, выходя на работу вечером и возвращаясь утром. Правда *циклоны*, как и все прочие тральщики, еще не имели никакого опыта в ночном тралении, но в данном случае речь шла о тралении в полутемноте и то лишь в течение 2½—3 часов.

В тот же день вечером пришло распоряжение штаба флота — обследовать систему фарватеров от Утэ до банки Винкова (фарватеры 18, 17, 7 и 5). Надобность в этой разведке возникла в результате смелых действий *Аугсбурга*, который ввел русских в заблуждение. Крейсеруя у входа в Финский залив, около 10 часов 4 июня он заметил на севере облако дыма. Это была I бригада крейсеров. Приблизившись к Утэ, крейсер произвел важную разведку, безошибочно определив состав русских сил, после чего малым ходом прошел на OSO, по направлению к банке Олег и обратно к Утэ, повернув затем на S. У русского командования создалось впечатление, что крейсер ставил минное заграждение в зоне фарватера № 17. Вечером *Аугсбург* еще два раза подходил к Утэ, а *Любек* в течение всего дня крейсеровал в пределах видимости Дагерорта.

I бригада крейсеров в море не вышла, правильно расценив появление германских разведчиков, с одной стороны, как признак прикрываемой крупными силами операции у входа в Рижский залив (сведения о ней начали поступать еще 3 июня), а с другой стороны, как демонстрацию, цель которой заключалась в стремлении завлечь крейсеры в ловушку.

В основном эти предположения были правильными: I бригада крейсеров могла бы попасть на заграждения «А» и «С», если б ей пришлось уходить от трех броненосных крейсеров, днем 4 июня направившихся в район к W от Готска-Сандэ в надежде на то, что им удастся настигнуть русские крейсеры, если они выйдут из Утэ в погоню за *Аугсбургом* и *Любеком*.[1]

Адм. Гопман намерен был держаться в засаде в течение двух суток, но вследствие потери угольщика, взорванного *Е-9* днем 5 июня, он прекратил операцию, которая не принесла бы ему успеха, так как русские крейсеры не вышли в море ни 5, ни 6 июня.

Пополнив в Люме запасы угля, *циклоны* в 21 ч. 30 м. 5 июня вышли из Утэ. Миноносец *214* был ведущим, а *216* и *222* шли со щитовым тралом обычным при этих условиях 12-узловым ходом, при котором трал имел углубление около 40 фут (12 *м*). В кильватер тралящей паре держался *Москвитянин*, а *Финн* шел в дозоре параллельным курсом милях в 5—6 мористее. Киткин с походным штабом находился на *216*, лично наблюдая за выполнением этой первой ночной тральной работы. Часто проверялись исправность трала, показание динамометра, положение буксира и пр. В море было тихо, видимость была хорошая, и силуэт парного тральщика

[1] За отсутствием *Рюрика*, находившегося в ремонте, I бригада крейсеров уступала в силе соединенной флотилии адм. Гопмана.

выделялся достаточно отчетливо для того, чтобы можно было без особого труда сохранять равнение; этому способствовал и отличное состояние компасов — обстоятельство, которое в 1915—1917 гг. являлось характерной чертой для всей дивизии траления.

Аугсбург и *Любек* всего лишь за несколько часов до этого покинули свои позиции, и траление было выполнено без всякой помехи. Мин не обнаружили. В 5 часов 6 июня отряд прибыл в Эре. Получив здесь радио штаба флота о том, что предписание № 339/оп остается в силе, Киткин перешел с отрядом в Люм, где в течение двух дней перебирались машины. За этот промежуток времени Киткин по радио донес через начальника минной обороны о необходимости привлечь к работе II дивизион эскадренных миноносцев. Штаб флота ответил уклончиво, предложив Киткину согласовать этот вопрос с начальником минной дивизии, с начала мая находившимся в Рижском заливе.

Прошло еще полмесяца, но работа ни на шаг не подвинулась; либо появлялись германские разведчики, либо не было охраны, либо *циклоны* были неисправны. Тем временем в сети фарватеров произошли некоторые изменения. В районе к S от маяка Бенгшер были поставлены противолодочные сети, поэтому фарватер № 11, проходивший по параллели 59°37′, был закрыт для плавания; новый фарватер № 11 (измененный) был проведен немного южнее, ломаной линией. По распоряжению штаба флота этот фарватер надлежало обследовать совместно с повторным обследованием фарватеров №№ 7, 17 и 18.

25 июня начальник I отделения, выйдя утром из Люма с четырьмя *циклонами* обследовал все эти фарватеры и вечером возвратился в Люм. И на этот раз мин обнаружено не было.

По германским данным, заграждение «А», поставленное всего лишь за 11 дней до первого обследования фарватера № 7, распространялось по обе стороны от оси его, начинаясь в 2 милях южнее банки Олег и спускаясь на S до параллели 59°25′. Из сопоставления с прочими данными, которые были получены в 1915 и 1916 г.г., видно, что 5 и 25 июня *циклоны* прорезали северную часть заграждения «А», существование которого осталось неизвестным.

Надежность действия щитового трала совершенно исключает предположение о том, что *циклоны* затралили мины, но не заметили этого и упустили мины из трала на дальнейшем пути или при уборке его. В обоих случаях *циклоны* действительно прошли по чистому месту в случайном разрыве, который имелся в зоне параллели 59°30′ [1] и который легко объясняется, если действительно здесь был острый угол, образованный 2-й и 3-й зигзагообразными линиями, так как очевидно, что *Дейчланд* не ставил мин на циркуляции.

Все обстоятельства этого дела наглядно подтверждают справедливость сделанных в разное время выводов о недопустимости обследования фарватера одной парой и вообще о вреде однократного обследования фарватера слишком узкой полосой.

---

[1] Счисление в обоих случаях было очень точным. 5 июня *циклоны* вышли прямо на входную веху в Эре, а 25 июня общая невязка была меньше полумили.

3. Обнаружение заграждений у Богшера и на фарватере № 17

а) Начало работ на заграждении VI

Видя продолжающиеся затруднения на передовом театре, Киткин 27 июня ушел из Люма на миноносце *216* в Рижский залив для непосредственных переговоров с начальником минной дивизии. Встреча с миноносцем *Сибирский Стрелок*, направлявшимся с начальником минной дивизии от Михайловского маяка в Моонзунд, произошла на полпути между рейдом Куйвасто и Михайловским маяком. Издали *циклоны* были похожи на подводные лодки: высокий мостик, скрывавший за собой дымовые трубы, легко можно было принять за рубку подводной лодки, а низкую толстую мачту — за перископ, и в данном случае едва не произошло недоразумения. Ничего не зная о приходе *циклона* в Рижский залив, *Сибирский Стрелок* круто повернул на N и прожектором сделал опознательный сигнал. Радио на миноносце *216* не было, прожектор был неготов, и вообще *циклоны* не привыкли к соблюдению всех формальностей военного времени. Через минуту на *Сибирском Стрелке* поняли ошибку, и до открытия огня дело не дошло.

После кратких переговоров было условлено, что начальник минной дивизии вышлет на несколько дней II дивизион, как только позволит обстановка.

Момент этот так никогда и не наступил, и в конце концов дивизия траления справилась со всеми задачами собственными силами.

Киткин имел намерение ознакомиться с работами III отделения 1-й партии, откомандированного 20 июня в Рижский залив, но известие об обнаружении заграждения в районе Богшера заставило немедленно возвращаться в Люм, куда миноносец *216* и прибыл вечером 28 июня.

В отсутствие Киткина начальник I бригады крейсеров, как старший морской начальник, принял меры к уничтожению заграждения. Задача эта казалась крайне простой, потому что подводная лодка *Аллигатор*, вернувшаяся 27 июня в Люм, сообщила, что заграждение находится в 15 милях восточнее Богшера, мины стоят правильной линией по направлению N — S. Повидимому, заграждение поставлено совсем недавно; мины всплыли и их легко расстрелять; подводных мин замечено не было.

По распоряжению начальника I бригады крейсеров, сделанному еще днем 28 июня, утром 29 июня начальник III дивизиона эскадренных миноносцев («немки», построенные на заводе Шихау в Германии) с 4-мя своими кораблями и с двумя *циклонами* (*214* и *217*) вышел в район заграждения. *Олег* и *Богатырь* перешли из Люма на рейд Бокула на случай необходимости оказать поддержку. Миноносцам было приказано расстрелять все всплывшие мины, а *циклонам* — выловить и разоружить две мины для изучения образца. Войдя в 90 квадрат, в пределах которого стояла обнаруженная *Аллигатором* линия мин, 3 миноносца, идя на S вдоль заграждения, расстреляли 28 всплывших мин, заметив при этом полуподводную мину, колпаки которой оголялись на волнении.

Циклоны, остановившиеся близ северного конца линии, довольно неумело приступили к выполнению задачи. Это была их первая работа на заграждении, и к тому же в их действия вмешивался начальник дивизиона, державшийся на миноносце *Боевой* немного южнее *циклонов*. Тем временем наблюдательный пост Чекарс сообщил по радио о появлении к S от поста трех подводных лодок.

Эти воображаемые подводные лодки были *циклоны 214* и *217* и *Боевой*. Тем не менее начальник дивизиона приказал всему отряду возвратиться, и поручение не было выполнено до конца. Между тем III дивизион входил в состав дивизии сторожевых судов, предназначавшейся для активной борьбы с подводными лодками, и с этой точки зрения действия начальника дивизиона вызывали сплошное недоумение.

В результате похода выяснилось, что заграждение начиналось примерно в шир. 59°27′, шло сперва по направлению 140°, после чего поворачивало на S. В северной части заграждения *циклоны* заметили в беспорядке разбросанные мины, видимо поставленные наспех и крайне небрежно. Мины были сфероконические, малого размера, с пятью колпаками, снабженными ажурными удлинителями. Это были противолодочные мины, которые в большом количестве ставились германцами у входа в Ирбен. Заграждение же VI, обнаруженное *Аллигатором*, как это и представляли себе русские, было поставлено специально против подводных лодок, одна из которых (*Дракон*) помешала 14 мая поставить заграждение «А». Но и на этот раз, 26 июня, присутствие *Аллигатора* разрушило планы германцев и спасло его самого от верной гибели, так как в возникшей у германцев панике мины ставились крайне поспешно и многие из них вспыли как раз на том пути, по которому возвращался *Аллигатор*. Таким образом заграждение VI потеряло свое значение на следующий же день после его постановки.

б) Поход крейсеров 1—3 июля без производства предварительного траления

30 июня и 1 июля в море было свежо, а днем 2 июля штаб флота приказал Киткину выслать *циклоны* в район Эре, где им надлежало встретить крейсеры и охранять их от подводных лодок. В 17 ч. 45 м. четыре *циклона* вышли из Люма, в 19 ч. 30 м. миновали Эре и установили дозор в 10 милях южнее его. Утром 3 июля показались крейсеры, которые вскоре с получением радио *Олега* о замеченной им в 46 квадрате плавающей мине заграждения повернули на S и пошли в Ревель. О присылке *циклонов* начальник бригады не знал, иначе он использовал бы их присутствие для проводки крейсеров за тралами и не стал бы подвергать корабли риску атаки подводными лодками на протяжении 100-мильного дневного перехода. К тому же фарватеры №№ 6, 5, 4 и 3, по которым направились крейсеры, давно не были обследованы тралами.

Циклоны осмотрели указанный *Олегом* район, но обнаружили лишь два буйка, сорванные, очевидно, с сетей, которые стояли южнее Бенгшера. В 13 ч. 20 м., по радио штаба флота, дозор был снят. Погрузив уголь в Люме, *циклоны* вернулись к ночи в Эре

и утром 4 июля, для проверки сообщения *Олега*, обследовали тралом фарватер № 6. Мин не оказалось.

Выход крейсеров в набеговую операцию против Мемеля был обставлен строгой тайной. Киткин, находившийся 1 июля в Люме, полагал, что крейсеры ушли на рейд Бокула, на практическую стрельбу, и узнал истину лишь после получения радио о высылке *циклонов* в Эре. Он стал бы возражать против выхода крейсеров без предварительного траления и, быть может, по этой причине начальник бригады предпочел ничего ему не сообщать. Последний не видел особой надобности в тралении, потому что для выхода в море был избран путь, по которому 4 июня удалился *Аугсбург*, т. е. прямо на S от Утэ. После боя у Эстергарна (2 июля) крейсеры торопились пополнить в порту боевые припасы, поэтому, для сокращения пути, они направились через Эре и прошли по необследованному с начала навигации фарватеру № 21; лишь благодаря счастливой случайности они не попали при этом на заграждения «С» и «А». Штаб флота, зная о предстоявшем возвращении крейсеров через Эре, мог бы приказать Киткину выслать *циклоны* для обследования фарватеров №№ 21 и 6, после чего они могли бы выполнить роль сторожевых кораблей. Если бы это обследование было произведено, то крейсеры спокойно вошли бы в Эре. Вообще весь поход крейсеров 1—3 июля был совершен по образцу некоторых столь же неорганизованных походов 1914 года; но в то время стояло лишь одно заграждение (в 39 квадрате), а к 1 июля 1915 г. прибавилось еще 5 заграждений, из которых было известно только одно (в 90 квадрате).

в) Продолжение работ на заграждении VI

5 июля *циклоны* одновременно с III отделением 1-й партии, прибывшим из Рижского залива, возвратились в Гельсингфорс для чистки котлов. В середине июля оба отделения вступили в строй, и штаб флота приказал обследовать морские фарватеры в районе банки Аякс — Эре — Утэ — Богшер и определить границы заграждения в 90 квадрате. За получением охраны надлежало обращаться к начальнику II бригады крейсеров.

15 июля 4 *циклона* пришли в Люм. В следующие два дня начальник бригады не разрешил им выходить, так как еще не прибыли миноносцы III дивизиона, предназначавшиеся для охраны. 17 июля Киткин, прибывший в Люм на канонерской лодке *Бобр*, договорился с начальником бригады о выходе без охраны (налицо был лишь один миноносец *Выносливый*); в связи с неисправностью *217-го* решено было начать работу с определения границ заграждения.

В 8 часов 18 июля *циклоны 219*, *215* и *218* вышли с *Выносливым* в море. Решено было пройти по фарватеру № 19, до северной границы 90 квадрата поставить затем змейковые тралы, описать четырехугольник вокруг заграждения, спустившись при этом до южной границы 90 квадрата, и протралить после этого трехмильную полосу к югу от оси фарватера № 19 (параллельно этой оси и в пределах квадратов № 90 и № 91). Если бы при этом

не было обнаружено мин, можно было бы сохранить направление фарватера № 19.

В 9 часов с *219* заметили перископ и повернули на него, чтобы таранить лодку. Но это была одна из многократных ошибок, происходивших и на больших и на малых кораблях в течение всей войны. К большой удаче для русских подводная лодка *UA* подошла ко входу в Утэ только на следующий день, 19 июля.

В 10 часов в шир. 59°30′ и долг. 20°47′ была закончена постановка тралов и начат поворот на S, когда справа от курса заметили всплывшие мины, стоявшие в районе к N от фарватера № 19. Это была отдельная минная банка, находившаяся в 3—4 милях на NW от северного конца линии, обнаруженной *Аллигатором*. Пришлось изменить план и определить сперва северную границу вновь обнаруженной банки, перекрывавшей зону фарватера № 19.

Пользуясь штилевой погодой, Киткин решил сперва поднять одну мину для последующего изучения образца. Описав циркуляцию с тралами, циклоны прорезали с W линию всплывших мин, определив ее направление (15°—195°) и заметив при этом полуподводные мины. Миноносец *219* подсек одну мину тралом и спустил шлюпку для ее разоружения. *Циклоны* временно убрали тралы и стояли с застопоренными машинами в районе к Ost от заграждения; но временами приходилось давать ход, так как здесь оказалось заметное поверхностное течение, сносившее *циклоны* на W, на линию мин. На *218* вперед смотрящий заметил мину, имевшую углубление около метра; был дан ход назад, но течение успело нанести корабль на мину, взорвавшуюся под носом. Миноносцы *219* и *215* тотчас стали разворачиваться машинами и почти одновременно подошли с обоих бортов к *218*, который сильно погрузился носом; но переборка выдержала, и маленькое крепкое судно осталось на плаву. Подав концы и буксируя борт-о-борт, его вывели из пределов заграждения, после чего Киткин пошел на *219* к *Выносливому*, находившемуся в дозоре на восточной границе 90 квадрата; только с его помощью можно было известить начальника II бригады крейсеров о постигшей *циклоны* неудаче, так как *219* не имел радио.

К вечеру *218* был прибуксирован *Выносливым* к Утэ. Чтобы уменьшить давление на носовую переборку, миноносец буксировали за корму. Миноносцы *215* и *219* шли по сторонам для охраны от подводных лодок. На входном створе был встречен эскадренный миноносец *Боевой*, вышедший с начальником II бригады крейсеров из Люма.

Переборка была укреплена у борта крейсера, и к полудню 20 июля *Выносливый*, весьма искусно маневрируя в шхерах, прибуксировал *218* в Гельсингфорс.

г) Пропуск заграждения

III отделение 1-й партии, выйдя днем 21 июля из Утэ, обследовало щитовым тралом фарватеры №№ 18, 17 и 7. В охране были *215* и *219*. Накануне *Амур* поставил заграждение к S от Руссарэ, поэтому фарватер № 11 был еще раз изменен, но отделению,

не получившему новых координат, было приказано закончить работу на фарватере № 7 и итти после этого в Лапвик.

После уборки трала (вечером 21 июля) штурман III отделения передал командиру тральщика (флагманского) истинный курс 80°, проложенный к N от заграждения 39 квадрата, и предупредил его: «влево не ходить, *Амур* поставил заграждение». Оставшись на мостике в одиночестве, командир время от времени приказывал рулевому взять «градуса два вправо» («для спокойствия», как он объяснял впоследствии). Выйдя по расчету времени наверх и разыскивая слева Руссарэ, штурман увидел справа по носу Оденсхольм. По обратной прокладке выяснилось, что тральщики генеральным курсом 110° прошли через северную часть германского заграждения 39 квадрата; мелкостоявшие мины к тому времени, вероятно, были уже сорваны, и все обошлось благополучно.[1] С тактической точки зрения интересен тот факт, что при обследовании фарватера № 7 в третий раз было пропущено заграждение «А». Отделенный штурман был опытный, и надо полагать, что и на этот раз тральщики прошли точно по оси фарватера, т. е. там, где приходится теперь допустить существование разрыва в заграждении.

Через 5 дней произошло иного рода явление. Получив данные о новом направлении фарватера № 11, III отделение вышло 26 июля из Лапвика и обследовало щитовыми тралами измененный фарватер № 11 и фарватеры №№ 7, 17 и 18. На фарватере № 17, в шир. 59°34′ и долг. 21°42′, была затралена мина, всплывшая вследствие обрыва минрепа; ее разоружили и подняли. Это была мина большого образца, того же типа, что и мины, стоявшие в 39 квадрате; по внешнему виду она была недавней постановки.

д) Обследование нового выхода из Утэ. Последствия зигзагообразного траления

К 25 июля в строй вступили миноносцы *214*, *215*, *216* и *219*, вышедшие из Гельсингфорса с начальником отделения и с флагманским штурманом дивизии, по предложению которого для выхода из Утэ был проведен новый фарватер № 24. Из узла фарватеров №№ 17—19 он был проведен курсом 160° в узел фарватеров №№ 21—23, причем бо̀льшая его часть проходила в районе больших глубин, недоступных для постановки мин.

Выйдя из Утэ в 20 часов 26 июля и имея в охране эскадренные миноносцы *Боевой* и *Бурный*, *циклоны* выстроились попарно в строй фронта, с интервалом между парами в 3 мили, с тем, чтобы осветить тралами более широкую зону. Первая пара прошла по оси фарватера, а на возвратном пути — на полмили западнее; вторая пара, пройдя на прямом пути в 3 милях западнее оси фарватера, на захождении растянула и оборвала трал, и на возвратном пути прошла без трала.

---

[1] Что касается остальных тральщиков, шедших в кильватер, то, как общее правило, или, вернее, зло, с которым бесполезно было бороться, на них никогда не велось прокладки. «Это дело головного», — говорили командиры.

Благодаря хорошей видимости, равнение в парах соблюдалось без особого труда. Обе пары почти все время видели друг друга или, по крайней мере, предполагали о месте нахождения пары, шедшей на траверзе. *Боевой* шел непосредственно за тралом 1-й пары, а *Бурный* — за тралом 2-й пары. К 4 часам 27 июля отделение возвратилось в Утэ, не обнаружив мин и произведя ценную тральную разведку, плодами которой неоднократно пользовалась впоследствии 1 бригада крейсеров.

В период с 19 по 27 июля у входа в Утэ держалась подводная лодка *UA*; она видела тральщики (*минрепы*) и «мелкие дозорные миноносцы» (*циклоны*), но по существу траления ее наблюдения ограничились не вполне точным определением направления входного створа в Утэ.

Утром 28 июля *циклоны*, выйдя из Утэ, поставили змейковые тралы на створе и прорезали 81 квадрат еще тремя зигзагообразными перекрещивающимися галсами. Этим способом начальник отделения надеялся выяснить степень безопасности фарватера № 24 относительно заграждения, обнаруженного в 90 и 91 квадратах. Мин обнаружено не было, и восточной границей заграждения с некоторым запасом был объявлен меридиан 21°.

Северная часть германского заграждения V случайно оказалась в промежутке между вторым и четвертым галсами и не было обнаружена, так как траление производилось зигзагообразно.

Работа выполнялась в строе уступа тремя *циклонами*, захватывавшими тралами полосу шириной в общей сложности около 170 *м*. Заграждение V было поставлено совсем недавно, в ночь на 22 июня, и едва ли оно было разрежено штормами, хотя мины и имели небольшое углубление (3 *м*); интервалы между минами составляли около 80 *м*, следовательно заграждение не было бы пропущено, если бы оно оказалось на пути *циклонов*.

Эскадренный миноносец *Внушительный*, крейсеровавший в дозоре в северной части 79 квадрата, никого в море не видел; в восточной части квадрата 80 он подобрал спасательный круг шведского парохода *Хернодиа*, взорвавшегося 23 мая на сорванной мине в районе Седерарма.

Неожиданный результат работы, выполненной в 81 квадрате, выяснился только теперь, после опубликования германских данных [3]. Он лишний раз свидетельствует о вреде всякого рода зигзагообразного траления. Германцы также прошли через это испытание.

е) Переход *Славы* в Рижский залив по необследованным фарватерам

29 июля к *циклонам* присоединился миноносец *222*, прибывший из Гельсингфорса с новыми инструкциями. Штаб флота приказал обследовать фарватер № 21 и место заграждения, обнаруженного на фарватере № 17. В тот же день наблюдательный пост Эре заметил в шхерах подводную лодку, которой в действительности не было[1]. По распоряжению начальника II бригады крайсеров, *циклоны*

[1] За день до этого подводная лодка *U-26*, крейсеровавшая у входа в Эре с 19 июля, ушла в Данциг.

попарно были высланы на стратегический фарватер Утэ—Эре и к Юнгфрузунду. Безрезультатные поиски производились до утра 30 июля. В этот день предстоял выход *Славы* в Рижский залив, поэтому штаб флота вторично приказал обследовать фарватер № 21 и, кроме того, фарватер № 23, хотя он был проложен в зоне больших глубин и тралению вообще не подлежал. 5 *циклонов* вышли в море, но крупная зыбь от SW не позволила завести тралы.

Пополнив в Люме запасы угля, циклоны в 23 часа по неосвещенному Чуконскому фарватеру полным ходом прошли в Эре и с рассветом 31 июля вышли на работу. Погода была спокойнее, но противная волна силою до 5 баллов вынудила итти со скоростью 7—8 узлов, что для щитового трала представляло предельную минимальную скорость, гарантировавшую надежность действия трала.

Около 7 часов в счислимых шир. 59°18′,7 и долг. 21°53′,2 у миноносцев *216* и *222* натяжение трала достигло 8 *т*, и он лопнул. Произведенный потом осмотр показал, что трал задел за какой-то твердый предмет. Вероятнее всего, что это была неизвестная банка с глубиной менее 12—15 саж.

Вскоре после этого волнение усилилось, а у *216* нагрелся подшипник. Сперва был уменьшен ход, а затем пришлось повернуть на обратный курс, не дойдя миль 8 до конца фарватера № 21. Идя по волне, *216* и *222* вновь завели трал, и работа продолжалась двумя парами в строе фронта с интервалом около 2 кабельт. и на полмили западнее первого курса, проложенного по оси фарватера. Подобное обследование туда и обратно, впервые примененное 26 июля, впоследствии в том или ином виде производилось еще не раз, и оно всегда вызывало к себе больше доверия, чем результаты всякого рода однократного обследования. В данном случае зона фарватера была расширена очень мало и то лишь в южной ее части, потому что *циклоны* сносило волной, и на возвратном пути они вышли к вехе с шаром, т. е. к исходному пункту. Так или иначе, *циклоны* дважды прошли вплотную к южному зигзагообразному концу германского заграждения «А», не затралив ни одной мины. Кроме того, *циклоны* срезали северный конец заграждения «С» и также не обнаружили мин.

Обследование фарватера № 21 было произведено post factum лишь в силу полученного накануне распоряжения, которое не было отменено, хотя *Слава* днем 30 июля вышла по назначению, так и не дождавшись обследования фарватера. Штаб флота, получив донесение о неудавшемся походе *циклонов*, не захотел отменять операцию, тем более, что в Ирбене уже начаты были приготовления к встрече. *Слава* прошла точно по оси фарватера № 21, следовательно заграждения «А» и «С» действительно стояли немного в стороне от фарватера. *Рюрик* и I бригада крейсеров, охранявшие *Славу* на переходе к Ирбену, вышли и возвратились через Утэ по фарватеру № 24, обследованному 27 июля.

ж) Окончание работ на заграждении VI

После 5-дневных утомительных походов *циклоны* в течение двух дней перебирали машины в Або. 3 августа миноносцы *214*, *215*,

219 и *222* перешли в Люм, а 4 августа, в то время как подводный заградитель *UC-4* ставил мины в Эре, они выполнили подготовительную работу на вновь проведенном фарватере № 25, который вместе с фарватером № 26 должен был заменить закрытые для плавания фарватеры №№ 19 и 20. В дозор в 79 квадрат был выслан эскадренный миноносец *Лихой*.

Два циклона сделали 4 галса со змейковыми тралами от входной вехи в Утэ до меридиана 20°50′ курсами 266°—86°, т. е. параллельно оси фарватера, не дойдя до западной границы 91 квадрата ровно столько, сколько было нужно для того, чтобы пропустить еще одно заграждение VII, поставленное 1 июля *Альбатросом* в 8 милях на ONO от Богшера. По результату этой работы направление фарватера № 25 можно было считать удачным, и оставалось только обследовать его на всем протяжении вместе с фарватером № 26, чтобы получить для крейсеров запасный путь для выхода в Балтийское море и для возвращения в Утэ в том случае, если бы путь отступления через район Дагерорта был отрезан превосходными силами неприятеля.

Необнаруженное заграждение VII вреда русским не причинило, потому что по результату всех работ, выполненных на заграждении VI, весь район между Богшером и заграждением VI считался опасным. К крайним точкам, в которых были обнаружены мины, было прибавлено по 3 мили во внешнюю сторону и по морским силам были объявлены границы этого опасного района: северная — параллель 59°34′, восточная — меридиан 21° и южная — 59°17′. Заграждение VI, как мелкопоставленное и опасное для тральщиков, решено было не уничтожать, тем более что оно являлось некоторым прикрытием со стороны моря для зоны фарватера № 25.

Очередной задачей *циклонов* являлось обследование фарватеров №№ 25 и 26, но в течение следующих 9 дней выйти в море не удавалось: либо не было охраны, либо препятствовала общая обстановка. 8 августа германцы предприняли первый прорыв в Рижский залив, а 10 августа обстреляли Утэ. Последняя операция могла обойтись германцам очень дорого, но нерешительность, проявленная командующим флотом в.-адм. Каниным, лишила русских крупного успеха.

Из расшифрованной германской радиограммы еще в 14 часов 9 августа стало известно, что в 6 часов 10 августа легкий крейсер *Кольберг* начнет обстрел Утэ с расстояния в 4 мили, в то время как линейные крейсеры *Зейдлиц*, *Мольтке* и *фон-дер-Танн* будут маневрировать в 10 милях южнее Утэ. Об этом был извещен начальник II бригады крейсеров, находившийся с бригадой в Люме. Он тотчас приказал находившимся в его распоряжении эскадренным миноносцам III дивизиона принять мины заграждения и ждать распоряжений; он предполагал поставить две минных банки в районах предстоявшего маневрирования германцев, причем южную банку, предназначавшуюся против линейных крейсеров, он приказал поставить на глубину 25 фут. (7,6 *м*), чтобы *Кольберг* прошел через нее не взорвавшись. Северная же банка, предназначавшаяся против *Кольберга*, должна была быть поставлена на 18 фут. (5,5 *м*).

Подводные лодки *Кайман* и *Крокодил* должны были занять позиции близ заграждений.

Начальник бригады хотел поставить 40 мин; сообщая об этом в штаб флота, он высказал правильное соображение, что по окончании германской операции тральщикам нетрудно было бы убрать мины, места которых точно известны. Операция была хорошо продумана, и в Люме никто не сомневался в ее успехе. Тем не менее, постановка мин была запрещена. Штаб флота руководствовался заветами Эссена, который всегда был врагом постановки минных заграждений в собственных водах и только по той причине примирился с существованием главного заграждения, что другого выхода для русского флота не было. Начальнику бригады было предложено ограничиться высылкой на позицию подводных лодок; крейсерам разрешалось перейти на рейд Бокула, чтобы использовать успех в том случае, если германские крейсеры будут подорваны подводными лодками. Распоряжение было выполнено, но *Кайману* и *Крокодилу* не удалось выпустить торпед, и бессмысленная операция германцев осталась безнаказанной.

Действия командования, располагавшего столь точными сведениями о намерениях германцев, вызвали во флоте сплошное недоумение. Превратное толкование заветов Эссена для каждого участника войны было совершенно очевидным. Несмотря на эти заветы русские усердно заграждали свои воды, и не далее как через 4 дня после набега крейсеров на Утэ, минный заградитель *Ладога* поставил 540 мин у Бенгшера.[1] Ввиду важного значения выхода через Утэ, который должен был оставаться свободным, речь шла лишь о постановке временного заграждения.

Единственной веской причиной, оказавшей крупное влияние на решение в.-адм. Канина, было отсутствие уверенности в способности русских тральщиков быстро убрать заграждение. И в самом деле, все тральные работы, выполненные с начала войны, отличались до тех пор крайней бесцветностью и неопределенностью. Почти каждая встреча с минами неизбежно кончалась либо авариями, либо гибелью тральщиков, и ни одно заграждение не было ни уничтожено, ни хотя бы определено с достаточной точностью. Неудивительно, что командование не питало особого доверия к тральным работам вообще и к способностям тральщиков уничтожить заграждения в особенности.

По карте [3, стр. 220] видно, что пути *Кольберга* и *фон-дер-Танн* не менее 6 раз пересекли районы, в которых предполагалось поставить мины. Германские крейсеры не только избавились от тяжелого испытания, но и произвели ценную разведку, вторично обнаружив присутствие в Утэ русского крейсера, и обстоятельство это оказало влияние на дальнейшие действия германских подводных лодок и подводного заградителя *UC-4*. Что касается эскадренных миноносцев, о которых упоминает Ролльман [3, стр. 219], то это были ***циклоны*** и 1 экадренный миноносец III дивизиона, пытавшиеся

---

[1] Почти там же, где 15 апреля должно было быть поставлено германское заграждение «В».

в этот день выйти на фарватеры №№ 25 и 26. Попаданий в них с *Кольберга* не было.

з) Одиночная мина на фарватере № 17

Обследование района, в котором 26 июля была затралена мина, стоявшая близ оси фарватера № 17, было поручено тем же тральщикам III отделения, которые обнаружили это заграждение. Работу пришлось отложить, потому что 27 июля III отделение было вызвано в Рижский залив для проводки *Славы*.

9 августа отделение прибыло в Люм. В следующий день выходу в море помешало появление германских крейсеров. 11 августа в 6 часов тральщики вышли на работу, имея в охране эскадренные миноносцы *Искусный* и *Мощный*. По указанию штаба дивизии, для точного определения места заграждения, работа была выполнена змейковыми тралами; галсы располагались параллельно оси фарватера, имея в длину по 3 мили в каждую сторону от перпендикулярной оси, которая проходила через место затраленной 26 июля мины. В общей сложности была обследована площадь в 36 кв. миль, имевшая форму квадрата.[1]

Не обнаружив ни одной мины, тральщики прошли с тралами по фарватерам №№ 17 и 18 и в 23 ч. 30 м. вернулись в Утэ.

По поводу этой работы в донесении начальника дивизии говорилось: «Таким образом приходится считаться с тем фактом, что неприятелем разбрасываются одиночные мины, обнаружение которых является делом случая, так как вследствие малочисленности дивизии ширина полосы, захватываемой тралами при обследовании фарватера, не превышает 1½—2 кабельт.».

Как это выяснилось теперь, истина заключалась в том, что 26 июля тральщики II отделения при обследовании фарватера № 7 прошли несколько в стороне, примерно на полмили севернее от пути, пройденного ими 21 июля, и затралили, наконец, мину на заграждении «А», которое так долго оставалось неуловимым. Момент затраливания был пропущен, и мина была затащена на фарватер № 17, где и оторвалась от якоря при случайном увеличении скорости хода до того предела, при котором у германских мин этого образца портилось застопоривающее приспособление, вследствие чего минреп выхлестывался и мина всплывала.

и) Развитие сети фарватеров у Оланда

С рассветом 12 августа III отделение ушло через Люм в Дегербю, условившись предварительно с I отделением об одновременном выходе на работу. Предстояло обследовать вновь проведенные фарватеры №№ 27 и 28, в то время как *циклоны* должны были обследовать фарватеры №№ 25 и 26.

Шхерные выходы у Фесторнэ и Логшера (фарватеры №№ 27 и 28), а равно и Ледзундский створ, получивший наименование фарватера № 29, представляли добавочные пути для подводных лодок,

[1] Допускалось, что предельная ошибка в счислении больших кораблей, возвращавшихся из похода к германским берегам, не должна была превышать ±3 миль.

причем пути эти связывались с морскими фарватерами №№ 25 и 26, о значении которых уже говорилось.

Циклоны получили другое задание, а III отделение выполнило 14 августа свою работу тралом Шульца. У пловучего маяка Свенска-Биерн наблюдались несколько парусников и шведское лоцманское судно. Охрана проводилась канонерской лодкой *Гиляк*, вышедшей на опушку шхер. В дозоре впереди тральщиков шли миноносцы *Ретивый* и *Послушный* и, кроме того, совместно с тральщиками держалась подводная лодка *Пескарь*.

15 августа, на возвратном пути из Дегербю, III отделение получило распоряжение прибыть на рейд Пипшер, откуда оно было направлено 16 августа в Эре для уничтожения заграждения, на котором взорвался заградитель *Ладога*.

V. ТРАЛЕНИЕ В РИЖСКОМ ЗАЛИВЕ В ПЕРИОД МАЙ—СЕНТЯБРЬ

1. Обследование района к западу от Люзерорта. Обнаружение заграждения III

С момента прихода минной дивизии в Рижский залив (2 мая) в течение полутора месяцев не происходило никаких событий, которые могли бы вызвать необходимость траления. Вынужденная постановка заграждения 1 в районе к NW от Люзерорта (Приложение 3) осталась незамеченной русскими, и заграждение это (до конца августа) не причинило им вреда, так как русские миноносцы имели обыкновение проходить через Люзерортский риф почти вплотную к маяку, и заграждение 1 оставалось при этом милях в 3 к N.

Следующая заградительная операция, выполненная в ночь на 18 июня, также осталась незамеченной, но о постановке заграждения III стало известно в ту же ночь из расшифрованного германского радио. Однако в службе связи ошибочно поняли, что речь шла о заграждении IV, которое предполагалось поставить в районе к W от Люзерорта, тогда как на самом деле заграждение было поставлено в районе к NO от Люзерорта.[1]

По получении этих сведений, III отделение 1-й партии было вызвано из Лапвика в Ревель для получения инструкций и точных сведений о месте предполагавшегося германского заграждения. Командующий флотом приказал протралить этот район, но предупредил, что задача имела второстепенное значение, поэтому тральщиками рисковать не следовало; работу надлежало выполнить с помощью рыбачьих моторных катеров, которые должны были прибыть из Виндавы.

20 июня III отделение прибыло в Куйвасто, а 22-го пришли рыбачьи катеры. На них установили лебедки катерного трала и укомплектовали командой в 47 человек из состава экипажа тральщиков; утром 24 июня было приступлено к работе, законченной к вечеру

[1] Постановка заграждения IV была отменена, также как постановка мин, намеченная в том же районе почти месяц спустя, 12 июля.

26-го. Был протралeн район в 7 кв. миль, начинавшийся в 3½ милях западнее Люзерорта. Шесть эскадренных миноносцев I дивизиона попарно становились на якорь на восточной границе района, постепенно передвигавшейся к западу; они изображали таким образом передвижные створы, по которым ориентировались катеры. Германцы за эти дни ни разу не появлялись, но работа шла крайне медленно, потому что старые катеры часто останавливались, и запасные катеры тащили их в таких случаях на буксире. Утром 26 июня начальник I дивизиона, проявив полную неосведомленность в деле траления, столь характерную для всего действующего флота, предложил начальнику III отделения, для ускорения работы, пустить эскадренные миноносцы I дивизиона со щитовыми тралами, поставив впереди катеры с катерными тралами. Пришлось разъяснить ему, что катеры с катерным тралом идут со скоростью 4 узлов, а щитовым тралом следует работать на ходу не менее 8—10 узлов, причем в данном районе глубины вообще не позволяли применить щитовой трал.

Мин обнаружено не было, но вечером 26 июня с одного из мелких судов, шедших из Виндавы, заметили две мелкостоявших мины в шир. 57°36′,1 и долг. 21°46′,5, в 2½ милях на NO от Люзерорта (южная часть заграждения III). Тотчас катеры направились на поиски мин и подсекли одну из них тралом. Она стояла фута на три от поверхности и оказалась германской миной малого образца с удлинителями на колпаках, т. е. того же типа, что и мины, обнаруженные *Аллигатором* на заграждении VI. На следующий день были обнаружены еще две мины, а 28 июня засвежело, и ночью катеры перешли к тральщикам, стоявшим в течение всех этих дней у Цереля. Вскоре III отделение пришлось отправить в Гельсингфорс в ремонт, а на смену ему 14 июля прибыло II отделение 1-й партии.

16 июля на тех же катерах была начата работа на заграждении III. Первую мину затралили лишь на следующий день вечером, но работу пришлось прекратить, так как тральщики вместе с катерами были вызваны к Михайловскому маяку. Здесь в течение ночи и до вечера 18 июля катеры перевозили с берега на транспорт *Хабаровск* многочисленных беженцев, после чего, сняв по пути команду наблюдательного поста Домеснес, тральщики, по распоряжению начальника минной дивизии, ушли в Куйвасто.

С переходом всего курляндского берега в руки германцев, обстановка изменилась; надобность в уничтожении заграждения III отпала, и впоследствии оно было включено в систему заграждений, прикрывавших с S Ирбенскую позицию.

22 июля тральщики II отделения поставили 135 мин заграждения в районе к N от Усть-Двинска, а 24 июля возвратились в Гельсингфорс. Катеры были сданы на транспорт *Кама*.

2. Проводка *Славы* в Рижский залив

Переход *Славы* из Эре в Рижский залив по фарватерам №№ 6, 21 и 23 и далее на S на протяжении 125 миль был совершен без предварительного траления. Только последние 25 миль, оставшиеся

до середины Ирбенского пролива, были пройдены с соблюдением всех мер предосторожности, тем более необходимых, что еще в июне были обнаружены германские мины в районе Люзерорта. Хотя уже тогда назрела необходимость выделить соединение тральщиков для постоянного обслуживания морских сил Рижского залива, тем не менее командование, еще не задумываясь над этим вопросом, довольствовалось периодической высылкой тех или иных тральщиков, без которых временно можно было обойтись на главном театре.

III отделение, которое в последнее время довольно неосторожно высылалось для обследования морских путей в районе Эре—Утэ, после длительного непрерывного похода прибыло 29 июля к Церелю и обследовало, по указанию начальника минной дивизии, фарватер, проложенный между банкой Михайловской и банками Березина и Иванова; это был примерно тот же путь, по которому 10 дней спустя германские линейные корабли прорывались в Рижский залив.

Не в пример *циклонам*, которые 30 июля повернули от волны в 5 баллов (не зная, впрочем, о предстоявшем в тот же день выходе *Славы*), тральщики III отделения выполнили работу в очень свежую погоду; маленькие суда черпали воду бортами, и *Запал* потерял на качке стеньги.

С 1 ч. 30 м. до 6 часов 31 июля тральщики по особой диспозиции стояли на якоре в поворотных точках фарватера, по которому *Слава*, встреченная миноносцами минной дивизии, вошла в Ирбен. О тралении на дальнейшем пути корабля в Куйвасто никто и не помышлял, и тотчас после поворота *Славы* на курс, проложенный ко входу в Моонзунд, тральщики, как это было заранее условлено с начальником минной дивизии, ушли в Гельсингфорс в ремонт.

Германские наблюдатели, находившиеся 31 июля на Михайловском маяке, без труда опознали *Славу*, и это известие заставило германское командование ускорить приготовления к намечавшемуся прорыву в Рижский залив.

Одной из основных задач германского флота как при первом прорыве 8 августа, так и при втором прорыве 16—21 августа, являлась постановка большого минного заграждения у южного входа в Моонзунд. В первый раз операция была отменена, потому что форсирование минных заграждений в Ирбене заняло больше времени, чем предполагали германцы; *Дейчланд*, который должен был осуществить задание, не успел бы дойти до Вердера засветло, маневрировать же в узкости в темноте было слишком рискованно.

При втором прорыве было поставлено всего 12 мин у входа в Пернов, а основная цель не была достигнута вследствие плохой видимости, затруднявшей обсервацию при входе в Моонзунд. Командовавший всей операцией в.-адм. Шмидт не нашел возможным рисковать линейными кораблями, которым пришлось бы прикрывать постановку мин, и отменил операцию, опасаясь, главным образом, атак подводных лодок. Кроме того, убедившись на опыте второго прорыва в малой действительности оборонительных минных заграждений при значительном перевесе в силах нападающей сто-

роны, Шмидт полагал, что после ухода германцев из Рижского залива заграждение препятствовало бы действиям русских не более чем в течение трех суток.

Со своей стороны русские еще после первой кратковременной атаки 8 августа были убеждены в том, что в случае повторного прорыва германцев ими будут поставлены минные заграждения в районе между Ирбеном и южным входом в Моонзунд. Поэтому, при первых признаках нового нападения, 16 августа в распоряжение начальника морских сил Рижского залива было выслано I отделение 1-й партии. *Славе* предстояло выходить на Ирбенскую позицию для противодействия тралению, и ее предполагалось высылать не иначе как за тралами; тихоходные тральщики для этой цели не годились, и пришлось на долгий срок оставить передовой театр без быстроходных тральщиков.

4 исправных *циклона* прибыли в Моонзунд 17 августа; в тот же день русские морские силы, включая *Славу*, весьма своевременно отступили в Куйвасто. 20 августа, когда создалось впечатление об уходе германцев из Рижского залива, *циклоны* протралили змейковыми тралами южный выход из Моонзунда в районе к W от заграждения, поставленного *Амуром*. Вскоре после этого было приступлено к возобновлению и усилению Ирбенской позиции, и в связи с этим *циклоны* в период с 25 августа по 3 сентября обследовали фарватеры от Куйвасто к Домеснесу и от Куйвасто к Абро, трижды проводили за тралами *Славу* (в частности, 3 сентября — для обстрела Михайловского маяка) и 31 августа обследовали вновь оборудованную Ирбенскую позицию, западная граница которой располагалась в то время по меридиану Цереля до линии судов, затопленных 30 августа у южного берега пролива. Мин нигде не было обнаружено.

14 сентября *циклоны* пришли в Гельсингфорс для ремонта.

VI. ВЗРЫВ *ЛАДОГИ* И ВЛИЯНИЕ ЭТОГО СОБЫТИЯ НА СИСТЕМУ ТРАЛЕНИЯ

1. Наблюдение за входами в шхеры в Або-Оландском районе

Тревога, поднятая в свое время начальником Або-Оландской позиции и основанная на фантастических рассказах рыбаков и всякого рода неопытных наблюдателей, никакими реальными данными не подтверждалась, и штаб флота постепенно перестал обращать внимание на письма начальника позиции, который считал необходимым усилить наблюдение за входами в шхеры. «Мы дождемся того, — писал он в июне, — что германские подводные лодки будут входить в шхеры и хозяйничать в них как у себя дома». Особые опасения существовали у него в отношении входа в Эре.

Несколько миноносцев VI дивизиона (типа *Послушный*), переданных в распоряжение начальника Або-Оландской позиции, были использованы им для организации сторожевой службы в районе Оланда, который находился в его полном ведении. Что касается входов в Утэ и Эре, то здесь скорее всего могли распоряжаться начальники I и II бригад крейсеров, поочередно дежуривших

в Люме. Но в их распоряжении редко находилось более 2—3 миноносцев, которые высылались к тому же для охраны тральщиков и не могли бы нести постоянное дежурство на входных створах, если бы у кого-либо и возникло намерение принять эти простейшие меры предосторожности. Штаб флота со своей стороны не проявлял во всем этом деле инициативы, всецело полагаясь на наблюдательные посты службы связи, которые, по общему мнению всех специалистов, не могли бы не заметить германскую подводную лодку, если б она пыталась проникнуть в шхеры. Очевидно, что она не стала бы этого делать в темноте и в плохую видимость, следовательно, весь вопрос заключался в бдительности немногочисленного, но испытанного персонала наблюдательных постов; надо полагать, что наблюдение за морем велось также и командами батарей, установленных на островах Утэ и Эре.

Опыт показал, что многочисленные перископы, о которых в разное время сообщали большие и малые корабли, в подавляющем большинстве случаев были мифическими, но действительные перископы все же обнаруживались. Наблюдательные посты Утэ и Эре хотя и замечали иногда германские подводные лодки, дежурившие в милях в 5—10 от входов в шхеры, но в трех наиболее существенных случаях совершенно не заметили перископы, передвигавшиеся на самом близком от них расстоянии.

Командование опомнилось только тогда, когда проникновение лодок в шхеры стало совершившимся фактом. Многое из того, что практиковалось до войны на маневрах, было позабыто. Так, например, в 1910 г. вход в Лапвик был прегражден боном, разводившимся лишь по требованию своих кораблей; на тех же основаниях закрывались парусиновыми чехлами створные знаки, обозначавшие входной створ, причем чехлы были выкрашены в защитный цвет. Во время войны ничего этого не делалось, хотя только в Эре большая ширина входа не позволила бы соорудить бон. Оставлено было на месте и все ограждение не только в шхерах, но и на опушке шхер, где в нем не было особой надобности, потому что створы были хорошо обозначены створными знаками, а на островках, разбросанных у входов в Утэ и Лапвик, имелись приметные знаки. Наоборот, в заботах об уменьшении навигационных трудностей для больших кораблей, ограждение по сравнению с тем, которое существовало в мирное время, было даже усилено; на входных створах в Утэ (8°—188°), в расстоянии 9$^1/_2$ миль от острова, и в Эре (12°—192°), в расстоянии 6$^1/_2$ миль от острова, были выставлены крестовые вехи, облегчавшие ориентировку при возвращении из дальних походов. Штаб дивизии траления настаивал на снятии этих вех, но штаб флота не согласился с этим даже после обнаружения заграждений в Эре и Утэ (в последнем пункте в сентябре был установлен бон).

Искусство, проявленное командирами германских подводных лодок, которым удалось незамеченными проникнуть в шхеры, вызвало у русских предположения о том, что часть финляндских лоцманов бежала через Швецию в Германию и поступила на службу к германцам.

Повидимому так это на самом деле и было; но едва ли было много правды в рассказах о том, что германские морские офицеры перед войной, под видом яхтсменов, изучали финляндские шхеры, катаясь на яхтах; отдельные случаи, вероятно, были, но подобное изучение шхер не могло принести германцам существенной пользы, потому что шхерные стратегические фарватеры для больших кораблей были оборудованы лишь во время войны и наносились только на секретных картах крупного масштаба. На картах более мелкого масштаба, выпускавшихся Гидрографическим управлением для всеобщего пользования, не было никаких признаков, по которым можно было бы догадаться о существовании особых фарватеров; но эти карты были достаточно подробны для того, чтобы даже не очень опытный моряк смог по ним пройти через все шхеры. Правда, у германцев, повидимому, не было новейших карт всего Або-Оландского района; не знали они и о существовании входного створа в Утэ, обозначенного мигалками, и тем более — о секретном входном створе в Эре. Вместе с тем у германцев отсутствовало правильное представление о степени доступности этого района для плавания больших кораблей; так, например, командир *Тетиса* 7 января 1915 г. полагал, что *Пр. Адальберт* не сможет войти в Утэ вследствие малых глубин на фарватере, а пр. Генрих в мае 1915 г. настаивал на постановке заграждений «А» и «В», так как необходимо было закрыть выход в море для русских дредноутов и *Рюрика*, которые, по его мнению, не могли пользоваться шхерными ферватерами.

2. Действия подводных лодок *UA*, *U-26*, *U-9* и *UC-4* в июле и августе у входов в Утэ и Эре

В 1914 г., и в начале навигации 1915 г. германские подводные лодки вовсе не пытались проникать в шхеры. С одной стороны, они опасались минных заграждений, а, с другой стороны, они преувеличивали значение навигационных трудностей, связанных с плаванием в шхерах. Только в июле 1915 г. подводные лодки приступили к тщательному изучению входов в Утэ и Эре; при этом подводной лодке *UA*, собравшей все сведения о морских предостерегательных знаках, удалось также установить, что вход в Утэ не загражден минами. Подводная лодка *U-26* довольно точно определила место входной крестовой вехи, на которую подводный заградитель *UC-4* проложил курс 4 августа, идя от Тахко804ны.

Подводный заградитель *UC-4*, законченный постройкой в начале июля, был передан в распоряжение командующего морскими силами Балтийского моря. Заградитель прибыл в Данциг 11 июля, но не был еще использован, так как только в Либаве были проведены меры по сохранению в тайне нового оружия, а находившаяся в море подводная лодка *UA* не была надлежащим образом оповещена.

По описанию Ролльмана, *UC-4* вошла в Финский залив незамеченной, хотя она шла в погруженном состоянии лишь последние мили перед целью своего похода. Фарватер не охранялся и был

отлично обставлен, ввиду чего вход при хорошей погоде не представил никаких трудностей, хотя и нужно было считаться с наличием на Эре военной команды и поста. Командир подошел к острову на 100 *м*, повернул на обратный курс и, выходя, поставил на фарватере змейкой свои 12 мин.

Операция была выполнена 5 дней спустя после прохода через Эре *Славы* и за 10 дней до прохода здесь *Ладоги*. Днем раньше *Ладоги*, 13 августа, должен был пройти через Эре крейсер *Диана*; но у него произошла случайная задержка, которая и свела почти к нулю весь эффект нового средства борьбы, впервые примененного на Балтийском театре. Потеря тихоходного заградителя, построенного в шестидесятых годах прошлого столетия, представляла очень дешевую плату за проявленную русскими беспечность. Германцы могли надеяться на больший успех. Русские же не только не потеряли на минах *UC-4* ни одного крупного боевого корабля, но и овладели, наконец, искусством траления в самом широком смысле этого слова.

Несколько позже *UC-4* совершила свой вторичный поход, имея задание поставить мины у острова Утэ. Она встретилась 13 августа с *U-9* (беспрепятственно проникшей на рейд 12 августа), чтобы использовать добытые последней сведения. Но когда заградитель подошел к Утэ, перед входом крейсеровал миноносец, а стоявшие до этого входные буи оказались убранными. Этих простейших мер, которые с успехом могли бы применяться как в Утэ, так и в Эре, оказалось достаточно, чтобы помешать осуществлению операции. Заградителю вовсе не удалось бы выполнить задание, если бы несение дозора продолжалось еще в течение 2—3 дней, но уже на рассвете 14 августа вход оказался свободным, и заградитель смог, выходя, поставить свои 12 мин непосредственно к северо-западу от острова. Весь маневр, продолжавшийся около получаса, происходил в 2—5 кабельт. от острова, на глазах у наблюдательного поста, однако трех дней, протекших со дня появления *U-9*, оказалось достаточным для того, чтобы на посту снова установилось спокойствие.

3. Гибель *Ладоги*

Основываясь на случаях появления германских подводных лодок в районе Эре и Бенгшера, командование полагало, что лодки, проникавшие в Финский залив, пользовались так называемым «северным проходом» (в трактовании 1914 г.) или зоной фарватера № 11 (в трактовании 1915 г.). Действительно, по этому пути проходили *U-26* и *U-10* вплоть до середины августа. Осенью германские подводные лодки предпочитали ходить южным путем (Дагерорт — Тахкона — Оденсхольм), поэтому оборонительные минные заграждения, поставленные в июле — августе в районе фарватера № 11, роли своей не сыграли.

Кроме того, большие сомнения вызывала безопасность недавно оборудованного участка стратегического фарватера, проведенного для больших кораблей от Гангэ прямо на W в район Эре (южнее

этого острова). В районе к NO от Бенгшера был расположен широкий плес, по которому нетрудно было проникнуть в шхеры и обнаружить хорошо обвехованный стратегический фарватер.

По всем этим соображениям, в добавление к сетям, поставленным южнее Бенгшера, и к заграждению, поставленному *Амуром* южнее Руссарэ, штаб флота приказал начальнику минной обороны поставить большое минное заграждение в районе к SO от маяка Бенгшер. Ревностно следя за соблюдением военных тайн и не допуская, чтобы по поводу предстоявшей операции посылались какие-либо радио или телефонограммы, начальник минной обороны вечером 13 августа (в Гельсингфорсе) приказал Киткину приготовить к походу тральщики «для работы в районе Бенгшера».

Наиболее подходящими для этой цели были тральщики III отделения, но они находились в Дегербю и 14 августа должны были выполнить существенное задание по обследованию шхерных выходов в районе Оланда. Кроме них, свободных тральщиков не было за исключением *циклонов*, которые находились в Утэ и должны были с рассветом 14 августа (т. е. тогда, когда заградитель *UC-4* проник в Утэ) выйти в море для обследования фарватеров №№ 25 и 26. Задание это исходило от штаба флота, но могло быть на 1—2 дня отложено.

Дальнейший ход этой операции, носившей чисто кабинетный характер, представляет интерес как яркий пример несогласованности действий и неправильного руководства.

В 23 часа 13 августа начальник минной обороны телефонограммой приказал *циклонам* прибыть 14-го к 13 часам на рейд Пипшер.

В 5 часов 14 августа флагманский штурман дивизии траления «в тайне» вышел из Гельсингфорса на миноносце *103* и в 13 часов на рейде Пипшер вручил начальнику I отделения запечатанный пакет с предписанием, к которому был приложен план предстоявшей постановки заграждения (две линии в виде буквы ижицы). Предписывалось протралить эту «ижицу» и тотчас возвратиться в Люм для продолжения ранее порученных работ; о цели данной работы ничего не говорилось, и она должна была сохраняться флагманским штурманом в полной тайне.

Циклоны, сидевшие кормой 11 фут. (3,4 *м*), благополучно прошли через заграждение, поставленное *UC-4* на 16½ фут. (5 *м*), быстро выполнили задание, вторично прошли через заграждение и в 15 ч. 30 м. вернулись на рейд Пипшер, сообщив на *103*, что мин не обнаружено. После этого *циклоны* полным ходом направились в Люм, а миноносец *103* в 18 часов подошел к борту *Ладоги*, стоявшей в Лапвике, и начальнику отряда заградителей было доложено, что район постановки обследован тралами, мин не найдено.

Начальник отряда заградителей был немало удивлен, узнав, что вход в Эре не был проконтролирован тралами, так как начальник минной обороны и не видел в этом надобности, полагая, что *Ладога* тем же путем возвратится в Лапвик. На самом деле начальник отряда заградителей и командир *Ладоги* намерены были возвращаться через Эре, так как постановка заграждения должна была закон-

читься в северной точке, в расстоянии всего лишь 5 миль от входа в Эре. Вызывать для обследования входа *циклоны* было уже поздно, так как они находились уже в Люме и не поспели бы прибыть в Эре до наступления темноты.

Миноносец *103* пошел в Гельсингфорс, а *Ладога* с наступлением темноты вышла в море, поставила заграждение и, при возвращении через Эре, взорвалась в ночь на 15 августа в расстоянии около 1 мили от южной оконечности Эре, на повороте с фарватера № 6 на створ № 602 (направление 330°—150°).

Итак, начальник минной обороны, руководя операцией из Гельсингфорса, ограничился тралением самого района постановки, не приказав обследовать весь путь, по которому *Ладоге* предстояло пройти от Лапвика до места постановки мин; между тем Лапвикский входной створ (северная часть фарватера № 12) в последний раз был обследован 10 августа, а измененный фарватер № 11 не тралился уже с 26 июля. Кроме того, не было договоренности с начальником отряда заградителей по вопросу о возвращении *Ладоги*. Начальник отряда заградителей не счел возможным в темноте блуждать в узком проходе между тремя заграждениями и предпочел итти в Эре. Проще было предоставить в его распоряжение две пары тральщиков 2-й партии, прекратив на время периодическое обследование фарватеров в Финском заливе, и это принесло бы больше пользы, чем положение, при котором тральщики не знали, для какой цели они работают, а начальник отряда заградителей не знал, где именно они работают и чего можно от них требовать.

Надо заметить, что дня за два до выхода *UC-4* из Либавы были получены непроверенные агентурные сведения о появлении у германцев подводных заградителей. Известие это побудило усилить бдительность на внутренних фарватерах в Финском заливе, но ни в коей мере не отразилось на характере траления у выходов из шхер. Вплоть до 15 августа во всех случаях, когда речь шла, например, об обследовании фарватера № 18, подразумевалось, что тралению подлежит лишь та часть фарватера, которая была доступна для действия данного трала. *Циклоны* работали на этом фарватере щитовым тралом, постановка и уборка которого, по характеру глубин, была возможна не ближе чем в $1^1/_2$—2 милях от Утэ, поэтому северный конец фарватера № 18 фактически никогда не тралился. Подобным же образом поступали тральщики 2-й партии траления и II и III отделений 1-й партии при периодическом обследовании фарватеров №№ 12 и 13. Для ускорения работы применялся щитовой трал, что не позволяло протраливать начало входных створов в Лапвик и в Гангэ. Хуже всего обстояло дело в Эре; фарватер № 6 официально начинался в одной миле южнее острова, но на протяжении первых 3 миль был недоступен для щитового трала. Таким образом, сомнения относительно безопасности входа в Эре могли бы быть устранены только в том случае, если бы в непосредственное распоряжение начальника отряда заградителей были даны тральщики, снабженные тралом Шульца; намерение начальника отряда заградителей вернуть *циклоны* для обследования

входа в Эрэ имело отвлеченный характер, потому что *циклоны* могли обследовать лишь южную часть фарватера № 6, по которой *Ладога* и не предполагала итти. Во всяком случае *циклоны* убрали бы тралы, не дойдя до 4 миль до о. Эре, а заграждение, поставленное *UC-4*, начиналось в 2 милях от острова.

Все обстоятельства, предшествовавшие взрыву *Ладоги*, свидетельствовали о необходимости поддерживать более тесную связь между тральщиками и кораблями, для которых выполнялось траление.

Чрезмерное увлечение заботами о соблюдении военной тайны, к которому помимо начальника минной обороны был склонен и штаб флота, приводило к созданию искусственных перегородок между тральщиками и действующим флотом, и, в соединении с некоторым пренебрежением, которое наблюдалось в действующем флоте по отношению к тральщикам, подобная система не могла принести ничего, кроме вреда. Происшествие с *Ладогой* вызвало жестокую критику во флоте. На кораблях недоумевали, как могла дивизия траления допустить, чтобы корабль взорвался в собственных водах.

Упрек был справедлив, но беда была в том, что дивизия траления так же, как и минная оборона и штаб флота, — все одинаково полагали, что «свои воды», подлежавшие тралению, начинались у опушки шхер. Надводные заградители, при наличии наблюдательных постов, не могли бы незамеченными войти в шхеры, а о возможности появления у германцев подводных заградителей никто серьезно не думал. После того как об этом появились первые сведения, достаточно было бы иметь в Утэ, Эре, Гангэ и Лапвике хотя бы по одной паре катерных тральщиков; они протраливали бы ту часть входных створов, которая была недоступна для работы щитовым тралом, и, кроме того, они протраливали бы и самые входы, не включенные до тех пор в сеть тральных фарватеров и не подлежавшие, следовательно, тралению.

4. Уничтожение минных заграждений у входов в Эре и Утэ

Гибель *Ладоги* явилась кульминационным пунктом для ряда тактических промахов, непрерывно следовавших один за другим и поочередно исходивших то от штаба флота, то от минной обороны, то от самой дивизии траления. На ликвидацию этих промахов потребовалось все же немало времени.

Циклонам, прибывшим вечером 14 августа в Люм, опять не удалось выйти на обследование фарватеров №№ 25 и 26. Начальник II бригады крейсеров, получив ночью известие о взрыве *Ладоги*, приказал *циклонам* протралить вход в Утэ, где также могло оказаться заграждение. Но судя по опыту Эре, мины следовало искать у самого острова, а *циклоны* не могли этого сделать ни щитовым, ни змейковым тралом.

Перед тем как уйти, по распоряжению штаба флота, в Рижский залив, *циклоны* обследовали 16 августа фарватер № 18. Так же, как и в Эре, они дважды полным ходом прошли через заграждение, поставленное на 5 *м*.

Не успел миноносец *103* вернуться в Гельсингфорс, как в штабе минной обороны было уже заготовлено предписание начальнику III отделения об уничтожении заграждения в Эре. Флагманский штурман дивизии перешел на ожидавший его тральщик *Планета* и отправился с предписанием на рейд Пипшер. Тральщики приступили к работе днем 16 августа.

Первые мины были затралены на створе № 602, близ места гибели *Ладоги*. У первой пары мина взорвалась в трале, уничтожив часть трала с буйками. На обрывках трала оказались еще три мины. Трал был очищен на мелком месте, причем одна из всплывших мин, ударившись о буек, взорвалась в расстоянии около 50 *м* от тральщика *Взрыв*. Сотрясением от взрыва на тральщике был сорван главный компас и выбита дверь штурманской рубки, а начальник отделения сбит с ног; осколки мин, падавшие на палубу, вреда людям не причинили. Вторая пара затралила одну мину.

На ночь отделение стало рядом с *Планетой*, в бухте Эре у северной части острова, а с рассветом 17 августа вновь вышло на работу, затралив в этот день еще 3 мины. К полудню 19 августа работа была закончена. Протралены были все створы (№№ 601—605), начиная от входной вехи на фарватере № 6 и кончая подходом к рейду Пипшер, а также весь рейд Севастополь, подходы к стратегическому фарватеру Гангэ — Эре и все пространство, вплотную прилегавшее к банкам и отмелям и выходившее за пределы гидрографически протраленного створного фарватера.

Столь же тщательно выполнялись впоследствии и все прочие работы в шхерах и в узкостях, благодаря чему не могло быть пропущено ни одной мины. В данном случае было найдено всего 9 мин, из которых 3 взорвались, а 2 были уничтожены, так как их колпаки были погнуты тралами. Четыре мины были разоружены и подняты. Надпись U/C, обнаруженная на якорях, свидетельствовала о том, что мины были поставлены подводным заградителем. Номера поднятых якорей были: 379, 414, 432 и 433.

Мины и их якори впоследствии были изучены во всех деталях. Заряд весом 100 *кг* состоял из вещества, похожего на тол. В собранном виде мина помещалась внутри четырех вертикальных стоек, прикрепленных к якорю и снабженных снаружи роульсами, которые при постановке катились по трубе или по жолобу, устроенному в корпусе заградителя. Четыре колпака не поднимались выше стоек. Мины не были специально изготовлены для подводных заградителей; у них было отверстие для пятого колпака, заглушенное пробкой. Наружных проводов не было, но мина очень легко разоружалась; для этого достаточно было с помощью особой цепочки выдернуть запал.

Мины ставились на двойных минрепах. Прибор глубины имел циферблат с делениями через 1 *м*, от 1 до 20 *м*. У мин, обнаруженных в Эре, индекс прибора указывал 5 *м*, т. е. мины были поставлены специально против больших кораблей.

Начальник дивизии, убедившись на опыте *Ладоги* в том, что если тралением во всех случаях будет руководить начальник минной обороны, то произойдет еще много осложнений, решил проявлять

больше личной инициативы. Придя 19 августа на *Бобре* в Эре, он выслал III отделение в Утэ, где также могло оказаться заграждение.

Погрузившись углем в Лапвике, III отделение 20 августа прибыло в Люм и в 4 ч. 30 м. 21 августа вышло на работу под охраной миноносца *Ретивый*. Широкой полосой был протрален фарватер № 18 и створы №№ 619 и 620 на всем пространстве между банками и отмелями. У входа в бухту Утэ близ остовых вех были затралены 5 мин, из которых 3 были разоружены и подняты, а две одновременно взорвались в трале, уничтожив часть трала с буйками. Сильным взрывом, при котором поднялся громадный столб воды с черным дымом, были подброшены на 1—2 фута тральщики и госпитальное судно *Наутилус*, находившееся в 3 кабельт. от места взрыва.

Мины оказались точно такого же устройства, что и в Эре; якори имели промежуточные №№ 406, 419 и 423. По этому поводу делались различные предположения. Если в Эре и в Утэ мины были поставлены одним и тем же заградителем в течение одного похода, то число мин, принимаемых одним заградителем, должно было быть не менее 15; если же он мог ставить только 10 мин, то сверх пяти мин, обнаруженных в Утэ, следовало искать еще где-либо остальные 5. Дополнительное траление, произведенное 22 августа у обоих входов в бухту Утэ, результатов не имело. В сущности, протралить надо было все шхерные фарватеры, но тральщики, нуждавшиеся в крупном ремонте, были отпущены в Гельсингфорс. По пути они протралили (перед проходом крейсера *Диана*) стратегический фарватер Эре — Гангэ.

Предположения относительно числа мин, принимаемых подводным заградителем, оказались неточными; в действительности *UC-4* принимала 12 мин. В Эре было вытралено 9 мин, и на одной взорвалась *Ладога*. Траление производилось тралом Шульца с оттяжкой 30 фут (9,1 *м*), поэтому остается допустить, что две мины либо утонули, либо случайно стали на глубину более 9 *м*. Менее понятно исчезновение 7 мин, произошедшее в Утэ уже спустя 7 дней после их постановки; погода стояла тихая, и мины не могли быть сорваны. Вероятнее всего, что вследствие какого-либо недостатка в устройстве некоторые мины не всплывали вовсе или не держали заданного углубления.

5. Применение системы предварительного траления при первом выходе в море дредноутов

После ухода германцев из Рижского залива командование решило энергичными мерами затруднить новую попытку прорыва. К этому времени Ставка успела переменить свою точку зрения относительно основных задач Балтийского флота. Проникновение крупных морских сил в Рижский залив, в тыл северного фронта, упиравшегося в море в районе Риги, произвело должный эффект, и 21 августа Канин получил следующую директиву.

1) Не допускать проникновения противника к востоку от главной позиции флота (Нарген—Поркалауд).

2) Прочно удерживать Або-Оландский шхерный район и препятствовать проникновению противника в Ботнический залив.

3) Прочно удерживать Моонзундскую позицию и острова Моонзунда.

4) Минными судами и средствами позиционно-подводной обороны противодействовать операциям противника против Рижского залива и высадке десанта на его побережье.

5) Выполнять активные операции, не идущие в ущерб главной задаче.

При этом разрешалось:

а) пользоваться по усмотрению командования двумя дредноутами, не испрашивая на то разрешения, и б) использовать линейные корабли старого типа при крейсерских и минных операциях (для придания им нужной устойчивости).

У командования возник проект об укреплении Моонзунда, о сооружении батареи на Цереле и об оборудовании Передовой позиции.

Первоочередной же задачей являлось восстановление Ирбенской позиции. Для прикрытия связанных с этим операций (постановка минного заграждения в районе к W от Люзерорта, затопление пароходов и парусников у устья р. Ирбен и пр.) в море впервые должны были выйти 2 дредноута. Им предстояло в течение нескольких часов маневрировать в районе, расположенном к W от Ирбена, в расстоянии около 40 миль от пролива.

Исходным пунктом операции был назначен рейд Севастополь. На всем протяжении от Гельсингфорса до Эре, на расстоянии 90 миль, корабли могли передвигаться по шхерным стратегическим фарватерам, не подвергаясь опасности со стороны подводных лодок, и общая продолжительность пребывания кораблей в открытом море могла сократиться, благодаря этому, по крайней мере, на 10 часов. Оставалось лишь позаботиться о надлежащей организации траления в пределах передового театра.

Активность, которую за последнее время проявляли германцы, заставила русское командование предполагать, что они, для прикрытия операций против Рижского залива, усилят деятельность заградителей в устье Финского залива и на подходах к Утэ и Эре. Поэтому тралению подлежали не только системы фарватеров, проведенных из Утэ и Эре, но и внутренние фарватеры, потому что обстоятельства могли принудить корабли выходить или возвращаться через Ревель.

Обследование всей сети фарватеров должно было быть произведено перед самым выходом дредноутов в море, чтобы промежуток времени между моментом окончания траления и моментом выхода кораблей был как можно короче. Заграждение могло быть поставлено германцами в период пребывания дредноутов в море, поэтому обследование фарватеров должно было производиться и на следующий день, вплоть до момента возвращения кораблей в базу. Таковы были директивы, полученные дивизией траления и послужившие затем основой для выработки системы предварительного траления. В данном случае, как и при всех прочих операциях,

связанных с выходом в море больших кораблей, эта система имела два существенных добавления.

Первое из них касалось организации траления в шхерах, включенных отныне в пределы сомнительной зоны, а второе имело общее значение и для траления в шхерах и для обследования морских фарватеров. Линейные корабли рассчитывали пробыть в море около суток, следовательно, в худшем для тральщиков случае им пришлось бы произвести обследование всей сети фарватеров дважды, в день выхода и в день возвращения кораблей. Но подготовительные мероприятия — переход кораблей из Гельсингфорса на рейд Севастополь, приемка мин в Моонзунде и, наконец, вся организация траления — требовали большой затраты времени и средств. Все эти приготовления могли бы оказаться напрасными, если бы в последний день, назначенный для выхода дредноутов в море, выяснилось, что все фарватеры заграждены, и операцию приходится отменить или отложить на неопределенный срок. На этом основании обследование если не всей сети, то хотя бы морских фарватеров должно было быть произведено, независимо от предварительного обследования, дня за два или за три до начала операции. Впоследствии подобная работа именовалась заблаговременным тралением.

Для сокращения радиотелеграфных переговоров были выработаны условные тексты радио. По диспозиции, составленной в штабе дивизии траления и разосланной на тральщики, каждому отделению тральщиков назначался определенный район и указывалось, в какой постепенности следует тралить те или иные фарватеры, откуда следует выходить и куда возвращаться и как поступать, если будет обнаружено заграждение. Все тральщики знали, что им предстоит работать для больших кораблей и что работы должны быть выполнены во что бы то ни стало.

В самом начале не обошлось без трений. Штаб флота, создавая минную оборону, хотел разгрузить себя от множества административно-хозяйственных забот о мелких кораблях и заградителях; но вместе с тем он создал излишнюю оперативную инстанцию, все еще не сознавая, что траление представляло собой жизненный нерв флота, поэтому управление тралением должно было кратчайшим путем исходить от штаба флота. Киткин 21 августа ходил на *Бобре* в Ревель, безрезультатно пытаясь добиться выделения дивизии траления из оперативного подчинения минной обороне. Вернувшись 22 августа в Гельсингфорс, Киткин успел задержать III отделение 1-й партии, которое только что вернулось после работ в Эре и Утэ и уже снималось со швартовов, получив личное приказание начальника минной обороны — немедленно итти на стратегический фарватер Поркалауд—Эре. Оказалось, что начальник минной обороны, получив 21 августа уведомление штаба флота о предстоявшей операции, в отсутствие Киткина составил план траления и начал высылать тральщики из Гельсингфорса. III отделение получило теперь возможность немного отремонтироваться. Надобности в немедленном выходе III отделения не было, потому что штаб флота просил не производить заблаговременного обследования стратегиче-

ских фарватеров, чтобы лишний раз не обнаружить их германским подводным лодкам, которые вели наблюдение за входами в Юссарэ, в Лапвик и в Гангэ подобно тому, как они наблюдали до тех пор за входами в Утэ и Эре.

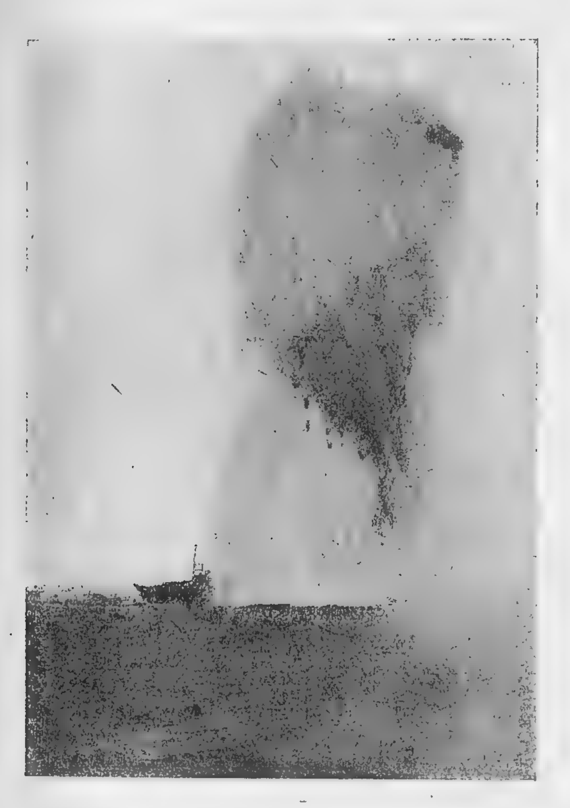
Выход кораблей был назначен на 26 августа, поэтому 23 августа приступили к заблаговременному обследованию морских фарватеров. Обследованию подлежали операционные линии Ревель—Эре, Эре—Дагерорт и Утэ—Дагерорт, выводившие в зону фарватера № 23. За отсутствием *циклонов*, откомандированных в Рижский залив, обследование всех этих фарватеров, не исключая и тех, которые были проведены в пределах передового района, было поручено тральщикам 2-й партии. Дежурство на Центральной позиции на все время операции было возложено на транспорт *Проводник*. Одному отделению были поручены фарватер № 2 и Суропский проход, который тралился теперь от самого бона до начала фарватера № 2. Другое отделение должно было обследовать фарватеры №№ 3—6, а третье отделение — фарватеры №№ 21 и 24. Фарватеры №№ 9 и 22 считались трудными в навигационном отношении; промер глубин был здесь недостаточно подробным, а при возвращении с моря в плохую видимость большую опасность для глубокосидящих кораблей представляли банки Винкова и Некмакгрунд. Эти фарватеры решено было считать резервными и обследовать лишь в случае крайности, тем более что для этого нехватало тральщиков; все исправные тральщики 2-й партии были уже распределены, а II и III отделениям 1-й партии предстояло протраливать стратегический фарватер Поркалауд—Эре—Утэ в районах пересечения его с выходами в море (Соммарэрн, Юссарэ, Лапвик, Гангэ, Эре, Утэ).

Погода не благоприятствовала тралению. 23 и 27 августа было особенно свежо. SW-й ветер доходил до 7 баллов, скорость хода с тралом не превышала иногда 2½ узлов, а поправка, которую приходилось брать на ветровой дрейф, на некоторых курсах достигала 35°. В обычное время тральщики в подобных условиях не работали.

Заблаговременное обследование было произведено в течение двух дней — 23 и 24 августа. При этом 24 августа, при обследовании фарватера № 21 тральщик *9*, шедший с начальником 2-й партии, фортралом подсек мину. Ударившись о буек, мина взорвалась метрах в двадцати от борта и причинила тральщику серьезное повреждение. С трудом справляясь с течью, *9*, сопровождаемый остальными тремя тральщиками, малым ходом добрался до Моонзунда.

Свежая погода и малый ход с тралом Шульца — таковы были случайные причины, позволившие, наконец, обнаружить истинное место заграждения «А». Определившись вечером по Тахконе, тральщик *9* выяснил, что тральщики, обследовавшие перед этим фарватер № 24, были снесены в сторону от фарватера № 21, и наиболее вероятное место затраленной мины следовало считать в шир. 59°28′ и долг. 22°4′,5, т. е. в 2 милях к W от оси фарватера.

Киткин 22 августа на *220* перешел в Эре. Получив донесение от *9* и зная, что флагман, руководивший операцией, во всяком случае предпочтет выходить через Эре, Киткин наметил на следующий день обследование нового фарватера, именовавшегося впоследствии 21 новым; он был проведен из узла фарватеров №№ 5—8 (шир. 59°30′ и долг. 22°18′,5) в узел фарватеров №№ 21—24 (шир. 59°6′ и долг. 21°40′). Этому намерению не суждено было осуществиться, потому что начальник минной обороны с своей стороны счел необходимым обследовать фарватер № 22, не упомянув почему-то об одновременном обследовании фарватера № 9.



Взрыв мины в трале

25 августа тральщики II и III отделений 1-й партии заняли места по диспозиции для обследования шхерных выходов из Утэ и Эре и участков стратегического фарватера Поркалауд — Гангэ и приступили к этой работе с рассветом 26 августа. В тот же день дредноуты перешли из Гельсингфорса в Эре и вечером вышли в море, причем начальник эскадры, руководствуясь теми же соображениями, которые 24 августа побуждали Киткина проложить новый фарватер № 21, избрал для выхода и возвращения именно этот необследованный фарватер.

27 августа 1-я партия повторила все свои работы. Из всех же работ, выполненных в этот день в очень трудных условиях тральщиками 2-й партии, практически принесло пользу лишь обследование фарватера № 6, остальные же фарватеры (№ 2—5, 22 и Суропский проход) кораблям не понадобились. Они вернулись по новому фарватеру № 21, дважды пройдя, таким образом, через западную часть заграждения «С». Уклоняясь от заграждения, обнаруженного на фарватере № 21, дредноуты могли, следовательно, подвергнуться новой опасности, если бы мины дей-

ствительно стояли там, где их ставил 15 апреля *Дейчланд*, или, вернее, если бы мины, которые там стояли, действительно могли быть опасными для дредноутов.

6. Изменение системы траления в Финском заливе

а) Отмена периодического траления морских фарватеров

К вечеру 29 августа все тральщики, участвовавшие в августовской операции, возвратились в Ревель и в Гельсингфорс. 6 тральщиков 2-й партии и III отделение 1-й партии стали в ремонт.

Действия дивизии траления во второй половине августа вызвали в штабе флота удовлетворение. Заграждения в шхерах были быстро уничтожены, и тихоходные тральщики 2-й партии в свежую погоду и без всякой охраны обследовали фарватеры в отдаленном районе и обнаружили заграждение на одной из важнейших систем фарватеров. В центре внимания был удачный исход операции с участием дредноутов, и под впечатлением всех этих событий изгладилось чувство неловкости, вызванное гибелью *Ладоги*. Оставалось лишь сделать надлежащие тактические выводы.

Периодическое траление, названное во флоте «чесанием» фарватеров, в той форме, в какой оно практиковалось в течение трех месяцев, было отменено. Его заменила на всем театре система предварительного обследования морских фарватеров, а также выходов из шхер, под которыми подразумевались теперь не только выходные створы, но и внутренние шхерные фарватеры. Однако у выходов из главных баз и вообще в тех местах, где происходило оживленное судоходство, предварительное траление практически должно было превратиться в непрерывное (вернее, ежедневное) обследование всех подходов к базе. К числу этих районов относились вход в Моонзунд у Вормса и выход в Рижский залив у Вердера; их принято было именовать соответственно северным и южным входами в Моонзунд. Пройти через Ирбенскую позицию германским заградителям было довольно трудно, но что касалось северного входа в Моонзунд, то, по общему мнению, существовавшему в штабе флота и в штабе дивизии траления, очередной поход германского подводного заградителя должен был быть совершен к Штапельботенскому бакану. Было непонятно, почему германцы, ведя активные операции в направлении Рижского залива, уже в течение, по крайней мере, одного месяца не использовали подводный заградитель для постановки заграждения на единственном морском пути, связывавшем Моонзунд с Ревелем.

Впрочем, догадываться об отсутствии заграждения можно было лишь по той причине, что ни один корабль там не взорвался; с самого начала войны там не производилось никаких тральных работ, и входной фарватер в Моонзунд не был даже связан с сетью тральных фарватеров, проведенных в Финском заливе. В горячке, когда III отделение работало в Эре и в Утэ, и позднее, когда обследовались фарватеры для дредноутов, об этом обстоятельстве позабыли, а теперь вспомнили и как нельзя более своевременно.

б) Обнаружение минного заграждения у северного входа в Моонзунд.

В Моонзунде решено было иметь 6 тральщиков 2-й партии для систематического протраливания северного и южного входов и для выполнения иных работ по указанию начальника минной дивизии. Но ремонт затянулся, и только два тральщика в начале сентября ушли к Вормсу и 8-го впервые обследовали северный вход.

Основной фарватер проходил от Штапельботенского бакана (шир. 59°8′,5, долг. 23°0′) курсом 151°—331° по створу знаков (рис. 6); им пользовались пароходы и транспорты, сидевшие более 12 фут. Миноносцы для сообщения с Ревелем предпочитали сокращать путь, проходя по восточному 12-футовому фарватеру, который был проложен через Штапельботенский риф и выводил прямо к Шпитхамну курсом 45°. Если же предстояло итти к северному берегу, в Лапвик или в Гангэ, то миноносцы и иные мелкие суда от Вормса направлялись к W-й вехе, ограждавшей 6-футовую банку Бесгрунд, и отсюда прямо на N, к Штапельботенскому бакану. Именно этот так называемый западный фарватер и должны были обследовать тральщики, как об этом просил начальник минной дивизии; но Киткин приказал им время от времени протраливать также и главный фарватер, проходивший по створу.

Случай, произошедший 24 августа с тральщиком *9*, подтвердил надежность действия фортрала. Этим приспособлением были снабжены почти все тральщики 2-й партии, которые с этого времени охотно стали им пользоваться не только во время траления, но и на переходах без тралов. 12 сентября тральщики *7* и *10*, высланные из Ревеля в Моонзунд, по пути впервые обследовали фортралом прибрежный фарватер от Суропа до Шпитхамна и далее до Штапельботенского бакана.

Рано утром 13 сентября тральщики *1* и *7* обследовали западный фарватер, а вскоре после полдня подводный заградитель *UC-4* поставил свои 12 мин южнее Штапельботенского бакана, поперек главного фарватера. Подход к месту постановки был произведен в подводном положении, несмотря на наличие сторожевого корабля и на навигационные трудности фарватера.

В следующие 2 дня движения судов не было, поэтому тральщики стояли в Рогекюле (гавань, оборудованная близ Гапсаля для минной дивизии и транспортов). Утром 16 сентября из Ревеля в Моонзунд вышел эскадренный миноносец *Лихой*. Миноносцы этого типа сидели глубоко и обычно ходили по створу. Узнав в службе связи, что северный вход в Моонзунд систематически контролировался тралами, командир миноносца *Лихой* предпочел итти восточным фарватером, при этом он срезал вплотную остовые вехи, ограждавшие риф, и встретился у Вормса с тральщиками *1* и *10*, выходившими для обследования северного входа. Из Ревеля тем временем вышли тральщики *2* и *23*; они проходили через Штапельботенский риф в тот момент, когда под носом тральщика *1* произошел взрыв мины. Тральщик быстро затонул, но никто не пострадал при взрыве, и вся команда была спасена траль-

щиком *10.* На этот раз работа производилась на главном фарватере, и взрыв произошел на створе, в 4,5 милях на 325° от маяка Вормс.

Когда на следующий день производилось очередное протраливание Суропского прохода, траление было начато не от бона, прикрывавшего вход на Ревельский рейд с W, а непосредственно от Ревельской гавани, по створу Екатеринентальских маяков. Очередной поход подводного заградителя, по мнению командования, должен был быть совершен к Ревелю, и отныне было приказано нести постоянное дежурство пары тральщиков в Цигельскопельской бухте для протраливания Суропского прохода перед каждым проходом по нему любого судна. 2-я партия траления была ослаблена гибелью *1* и передачей *3* в партию сетевых заградителей, поэтому в распоряжение начальника партии были переданы 4 тральщика из состава 1-й партии.

Северный вход в Моонзунд был закрыт для плавания. Суда с малой осадкой проходили Нуккэ-Вормским фарватером, для очистки же главного входа средств не имелось. Было очевидно, что мины поставлены мелко, поэтому глубокосидящие тральщики 2-й партии уничтожить это заграждение не могли. Было неизвестно, распространялось ли заграждение на W до вехи Бесгрунд, так как не знали, когда оно было поставлено, до или после траления 13 сентября. Мелкосидящие тральщики III отделения были в ремонте.

Здесь сказалась слабость организации, при которой отсутствовали катерные тральщики; именно этого рода суда и следовало иметь для работы на рейдах, у входов в базы и в шхерах. Киткин давно хлопотал об этом, но только в 1916 году ему удалось заказать 9 моторных катеров в Або.

в) Схема траления с 19 сентября

Логическим следствием появления на сцене германских подводных заградителей явились упомянутые выше изменения в системе траления. Целесообразность их стала еще очевиднее после обнаружения заграждения у Вормса, и 19 сентября была выработана новая схема траления, в которой учитывался весь накопленный опыт.

От прежней схемы, составленной в мае, уцелело лишь немногое — дежурство на Центральной позиции и ее протраливание через два дня в третий, а также контрольное траление, выполнявшееся лишь по особому распоряжению.

Тральщики были распределены по базам (Гельсингфорс, Ревель, Моонзунд и Лапвик), назначенным с таким расчетом, чтобы каждое отделение могло в кратчайший срок приступить к так называемой авральной работе, т. е. к предварительному обследованию морских и шхерных фарватеров перед началом операции больших кораблей. Для участия в этой работе привлекались также 4 тральщика 2-й партии, откомандированные в Моонзунд.

Уничтожение минных заграждений независимо от места их обнаружения возлагалось на III отделение 1-й партии.

Внутренние фарватеры Финского залива, а также фарватеры №№ 9 и 22, при аврале поручались 2-й партии траления, фарватеры №№ 5, 6 и 21 новый — II отделению 1-й партии, а прочие фарватеры, проведенные в пределах передового района, — I отделению 1-й партии.

Слабые и разнотипные тральщики IV отделения 1-й партии должны были протраливать створы и рейды Лапвика и Гангэ и убирать плавающие мины, обнаруженные в шхерах.

Дважды изменявшийся фарватер № 11 был упразднен.

VII. ТРАЛЕНИЕ В ПЕРИОД С 19 СЕНТЯБРЯ ДО НАЧАЛА НОЯБРЬСКОЙ ЗАГРАДИТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ

1. Работы на заграждении № 86

III отделение 1-й партии, закончив ремонт, с 17 по 21 сентября протралило все стратегические фарватеры в раойне Поркалауд — Гангэ и входные створы и рейды Лапвика и Гангэ. Попутно было произведено обучение только что вступивших в строй тральщиков *15* и *16*. В дальнейшем предстояло определить границы заграждения, обнаруженного 24 августа в зоне фарватера № 21, чтобы можно было судить о степени безопасности нового фарватера № 21.

22 сентября отделение прибыло в Люм для пополнения запасов топлива и для согласования плана работ с начальником II бригады крейсеров. На следующий день тральщики вышли в море, имея в охране миноносцы *Лихой* и *Послушный*. На случай необходимости оказать поддержку, *Диана* с одним миноносцем перешла из Люма на рейд Бокула. Вопрос этот не согласовали со штабом флота и с Киткиным, поэтому перед проходом крейсера не был протрален фарватер Люм — Бокула. Старшие морские начальники вообще не слишком внимательно относились к вопросам траления; в данном случае начальник II бригады крейсеров не видел никакой надобности в тралении, так как считалось, что германский подводный заградитель сам преградил себе доступ в шхеры постановкой мин у Утэ.

Обследовав щитовыми тралами фарватер № 18, который мог потребоваться *Диане*, 6 тральщиков без тралов прошли по фарватерам №№ 7 и 17 к месту обнаруженного 24 августа заграждения и курсами Ost — W обследовали сплошными галсами район между параллелями 59°32′ и 59°27′,5 и между меридианами 21°58′ и 22°10′.

Если доверять германским данным, то здесь должна была находиться бóльшая часть заграждения «А». Но на всей обследованной площади, составлявшей около 30 кв. миль, было затралено всего 5 мин, из которых 4 взорвались в тралах, а одна всплыла и была расстреляна; по наружному виду она ничем не отличалась от мины, затраленной 26 июля на фарватере № 17; заграждение, очевидно, было поставлено надводным заградителем и, следовательно, должно было быть большим. Сильными взрывами мин на близком расстоянии были перебиты тралы и произведены мелкие повреждения на всех тральщиках; на *16* был сломан фундамент паровой лебедки и резко изменилась девиация компасов.

По распоряжению начальника III отделения, *Лихой* и *Послушный* держались во время работы за тралами, хотя одному из них следовало бы находиться в дозоре милях в 10—15 мористее. Впрочем эта мера предосторожности оказалась бы излишней, потому что германских крейсеров в море не было; скорее, наоборот, миноносец мог бы привлечь внимание подводной лодки *U-10*, высланной 22 сентября к Дагерорту для борьбы с русскими подводными лодками. Возможно, что лодке удалось бы в этом случае заметить русские тральщики и тем самым установить факт обнаружения заграждения «А», т. е. выполнить задачу, которую неоднократно и всегда безуспешно пытались осуществить германские крейсеры и подводные лодки в отношении всех вообще заграждений, поставленных у входа в Финский залив и у Богшера.

В заботах об охранных миноносцах тральщики с тралами прошли по фарватеру № 21, убрали тралы на фарватере № 6 и в 22 ч. 30 м. в полной темноте стали на якорь на входном створе в Эре.

Крайние точки, в которых затралили мины, были определены в шир. 59°27′,5 и долг. 21°58′ на юге и в шир. 59°32′ и долг. 22°6′ на севере. Долготу надо было считать приближенной, потому что на ходу около 10 узлов, которую могли поддерживать со щитовыми тралами тральщики III отделения, не всегда можно было точно заметить момент затраливания мины. Это тактическое свойство щитового трала с полной очевидностью выяснилось лишь в 1916 г., а в 1915 г. боевой опыт дивизии траления был еще недостаточным для того, чтобы все выводы были в ту пору вполне надежными. Впрочем, на этот раз места затраленных мин были определены именно там, где, судя по германским данным, и должно было находиться заграждение. То, чего не могли знать тральщики и что и до сих пор остается не вполне ясным, это резкое несовпадение числа затраленных мин с числом поставленных. 26 июля, 24 августа и 23 сентября в общей сложности было обнаружено 7 мин, тогда как из общего числа 214 мин, поставленных 25 мая, в пределах обследованного уже района должна была стоять по меньшей мере сотня мин.

Начальник отделения предполагал на следующий день приступить к уничтожению заграждения, что ему и удалось бы выполнить в течение ближайших двух-трех дней, но Киткин, по настоянию штаба флота, вынужден был отозвать отделение в Лапвик для похода к Вормсу. Открытие северного входа в Моонзунд являлось в то время более важной задачей, для одновременной же работы на двух заграждениях число мелкосидящих тральщиков было слишком мало. Последствия этой слабости сказались в ноябре и в декабре, когда снова пришлось работать на заграждении № 86, но уже в более трудных условиях короткого дня и осенних непогод.

2. Уничтожение заграждения у северного входа в Моонзунд

25 сентября начальник дивизии на *22* прибыл из Гельсингфорса в Лапвик. В этот день с Оденсхольма наблюдали подводную лодку *U-10*, прошедшую в надводном положении в районе к NW от

маяка; поэтому на следующий день, когда *22* и 4 тральщика III отделения, охраняемые миноносцами *215* и *220*, вышли из Лапвика в Моонзунд, курс был проложен с таким расчетом, чтобы путь со змейковыми тралами расположился примерно на наблюденном пути подводной лодки. Мин не оказалось, и неизвестно, были ли тральщики замечены *U-10*. У Ролльмана говорится, что *U-10* видела несколько малых миноносцев; повидимому, это наблюдение относилось к данному походу.

Днем погода резко ухудшилась. Успев определиться по Оденсхольму, тральщики повернули на SW, по направлению на Штапельботенский бакан, и вскоре были застигнуты свежим нордостом, который быстро развел крупную волну. Видимость сократилась до 2—3 кабельт., между тем судить о месте заграждения можно было лишь по мачтам затонувшего тральщика *1*. Восточный фарватер, проложенный через Штапельботенский риф, в свежую погоду был недоступен и для малых судов. Решено было убрать тралы и пройти западным фарватером, придерживаясь вплотную к линии вестовых вех.

При постановке и уборке змейкового трала происходили иногда несчастные случаи, особенно на *циклонах*; их узкая корма затрудняла обращение с патронами. Так, 28 июля на миноносце *216* при взрыве патрона был ранен 1 матрос, а 30 августа, при уборке трала после проводки *Славы* на Аренсбургский рейд, на *215* взрывом патрона был убит 1 матрос и ранены двое. На этот раз, несмотря на сильную качку, обошлось без происшествий, и все тральщики легли в кильватер *22*, который в наступивших сумерках вышел точно на веху Бесгрунд. В полной темноте группа прибыла в Рогекюль.

На следующий день весьма кстати разразился шторм от Ost, вынудивший *U-10* уйти из Финского залива; ее наблюдательный пункт у Штапельботенского бакана остался незанятым, и тральные работы, выполненные здесь при временном улучшении погоды 28 и 30 сентября, остались незамеченными.

В результате переговоров, которые Киткин имел 28 сентября с начальником минной дивизии, были протралены на ширину от 2 до 4 кабельт. подход к восточному фарватеру и западный фарватер от Харилайд до Штапельботенского бакана. Мин здесь не оказалось. Было очевидно, что они стояли на главном створе, но северный вход в Моонзунд был теперь открыт и для мелких кораблей (по Нуккэ-Вормскому и восточному фарватерам) и для транспортов и больших миноносцев (по западному фарватеру).

1 октября Киткин при свежем ветре обследовал заграждение с помощью рыбачьих катеров. Когда головной катер проходил с Киткиным в полукабельтове к Ost от мачты тральщика *1*, флагманский штурман заметил по носу мину, стоявшую близко к поверхности. Успели немного отвернуть, и захватили мину катерным тралом; но она стояла на двойном минрепе и от взрыва патрона не всплыла.

Произведенная рекогносцировка показала, что мины стояли очень мелко, и заграждение решено было уничтожать с помощью моторных катеров, приспособление которых заканчивалось в Або.

III отделение 2 октября ушло в Гельсингфорс в ремонт, протралив по пути проход по прибрежному фарватеру у Шпитхамна.

В итоге совещания, состоявшегося 28 сентября в Моонзунде и в Рижском заливе, в ближайшие дни следовало организовать систематическое траление: а) у входа в Пернов, б) на Ирбенской позиции вдоль вех ограждения (по аналогии с систематической проверкой Центральной позиции), в) у южного входа в Моонзунд вдоль заграждения № 65, поставленного 19 августа *Амуром* на каменистом грунте, вследствие чего штормовыми ветрами мины могли быть снесены на фарватере, и г) у северного входа в Моонзунд (западный и восточный фарватеры). Для выполнения работ по первым двум пунктам в распоряжении начальника минной дивизии имелись тральщики 2-й партии, а для систематического протраливания северного и южного входов в Моонзунд 3 октября была выслана 2-я группа III отделения, полностью вступившая в строй.

Штаб флота не согласился с мнением Киткина и приказал при первой возможности уничтожить заграждение у Вормса, не останавливаясь перед посылкой мелкосидящих тральщиков. Изготовление катерных тральщиков могло затянуться, а ночью и вообще в плохую видимость входить в Моонзунд по западному фарватеру при наличии заграждения было опасно. В свою очередь, Киткин настойчиво доказывал, что рисковать *минрепами* на мелкопоставленных минах не следовало, так как потеря хотя бы одного из них сильно ослабила бы группу, ценность которой была уже неоднократно доказана. Штаб флота не изменил своей точки зрения, но Киткину все же удалось оттянуть выход *минрепов* дней на пять, до готовности моторных катеров. Последние не были изготовлены по специальному заказу; это были случайно приобретенные катеры, имевшие ряд недостатков.

Приняв в Або 4 катера, начальник III отделения с 1-й группой, имея в охране миноносцы *218* и *219*, 25 октября перешел к Вормсу; катеры были тотчас спущены на воду, но работа с наспех опробованными катерами упорно не налаживалась. Пришлось итти в Рогекюль и оставить здесь катеры, которые являлись бесполезным грузом. 26-го было свежо, и катеры все равно не могли бы работать, поэтому начальник отделения, посоветовавшись с командированным на эту работу флагманским штурманом, решил уничтожить заграждение обычным грубым, но верным способом, т. е. тралом Шульца. Работать змейковым тралом было безопаснее, так как один лишь головной тральщик не был бы прикрыт тралом, но глубины здесь были слишком малы. Кроме того, начальник III отделения вообще не любил этот трал, так как, по его мнению, он действовал ненадежно и требовал после себя контрольного траления тралом Шульца. Наоборот, Киткин никогда не разрешал в его присутствии работать на заграждении иначе как змейковым тралом, позволявшим точно замечать момент затраливания мины и избавлявшим от необходимости очищать трал на мелком месте.

Для ускорения работы к группе были присоединены тральщики *15* и *17*, занятые до того систематическим протраливанием север-

ного входа в Моонзунд. Одной парой (*Взрыв* и *Фугас*) управлял начальник отделения, а остальными четырьмя тральщиками — флагманский штурман, находившийся на *Запале.*

26 октября на глубину в 20 фут. (6,1 *м*) был протрален весь район между западным фарватером и местом гибели тральщика *1*. Все тральщики шли в строе уступа. В районе к W от места гибели *1* первая пара затралила одну мину, вторая пара — две мины и третья пара — одну мину. Две мины взорвались при очистке тралов от ударов о буйки на волнении (3—4 балла), а две других мины удалось вытащить на мелкое место.

27-го *Запал* и *Минреп* затралили обнаруженную 1 октября мелкопоставленную мину; впоследствии она была разоружена. Мина была захвачена буксиром трала и прошла по борту *Запала.* Один колпак был погнут, однако не настолько, чтобы разбилась склянка; отсюда видно, что вероятность взрыва меньше вероятности попадания на мину.

Тем временем *Фугас* и *Взрыв* оторвали от *1* его трал Шульца, в котором оказалась мина, затраленная тральщиком перед гибелью; при буксировании трала она взорвалась. В этот день был протрален весь район к востоку от входного створа и вокруг бакана, а также все проходы между банками и Штапельботенским рифом. Мин больше не оказалось; всего было вытралено 6 мин.

28-го производился подъем мин. Вследствие сильного волнения удалось поднять лишь одну мину и два якоря; одна мина была расстреляна. Прибор глубины был установлен на 6 фут (1,9 *м*), но некоторые мины стояли мельче. Тем не менее, ни один из тральщиков не взорвался, хотя их осадка была $6^1/_2$ фут (2 *м*), и работа выполнялась на волне, когда вследствие сильной качки не помогла бы и малая осадка. Две мины, затраленные 26 октября 2-й парой, также прошли по борту и оказались у *Запала* впереди первого буйка. При очистке трала они не всплыли, и *Запал* начал выбирать буксир трала. Через несколько секунд обе мины рядом вышли из воды, и лебедке был дан задний ход в тот момент, когда ближайшая мина была уже в нескольких футах от кормы. Подобные случаи бывали на тральщиках еще не раз; во избежание потерь команда перебегала с кормы на нос, машинист при первых признаках тревоги давал лебедке полный ход назад, а командир тральщика, следивший с мостика, немедленно давал машинам полный ход вперед. Все это было неизбежным спутником работы на заграждении тяжелым тралом, но на тральщиках III отделения, благодаря приобретенному уже опыту, личный состав работал умело и хладнокровно.

29 октября 1-я группа была отозвана в Лапвик. Тральщики *16* и *17* сделали 30-го еще два контрольных галса, а 3 ноября *16* поднял вместе с якорем последнюю мину, из числа затраленных 26 и 27 октября и вытащенных на Штапельботенский риф. После этого весь северный вход в Моонзунд был объявлен открытым для плавания.

На поднятых якорях стояла знакомая надпись U/C. Номера якорей были 410, 424 и 440, следовательно мины принадлежали

к той же серии, что и мины, обнаруженные в Эре и Утэ. Но о числе мин, которое мог принимать германский подводный заградитель, все еще нельзя было сделать верного вывода. В Эре были обнаружены 10 мин, в Утэ — 5 мин и у Вормса — 7 мин. В действительности *UC-4* поставила у Вормса 12 мин, следовательно в течение полутора месяцев, протекших от момента постановки до момента уничтожения заграждения, 5 мин были сорваны штормами, если считать, что они не утонули при постановке или не стали случайно на глубину более 20 фут (6,1 *м*) от поверхности.

3. Систематические и случайные работы в Финском заливе, в Моонзунде и в Рижском заливе

В Финском заливе продолжалось регулярное протраливание Центральной позиции и Суропского прохода. Кроме того, тральщики несли дежурство на Центральной позиции, высылались в различные пункты для подъема плавающих мин и выполняли иные поручения.

Для систематического протраливания выходов из шхер, 25 октября, вследствие постоянного отсутствия III отделения 1-й партии, в Лапвик было переведено II отделение 1-й партии. Фактически входы в Гангэ, Лапвик, Юссарэ и Соммарэрн не контролировались с середины сентября до конца октября и лишь случайно это не имело тяжелых последствий, потому что подводный заградитель *UC-4* либо вследствие свежих погод, либо по каким-либо иным причинам в течение долгого промежутка времени бездействовал. Между тем, постановка заграждений у входов в Гангэ и в Лапвик предусматривалась планом, составленным еще 22 апреля [3, стр. 89, 93]. Если б германцы располагали на Балтийском театре еще одним подводным заградителем, то в 1915 г. дивизия траления не смогла бы справиться со всеми задачами, и действия флота были бы сопряжены с большими затруднениями.

Систематическое протраливание северного и южного входов в Моонзунд, возложенное на волжские буксиры, производилось с 3 по 25 октября, в общей сложности 10 раз. За это время тральщики *15* и *17* пытались исподволь уничтожать заграждение с помощью рыбачьих катеров, но не достигли никакого успеха вследствие неопытности экипажей новых тральщиков. После уничтожения заграждения у Вормса, в период с 1 по 15 ноября, контролировался, главным образом, лишь южный вход; кроме того, *16* и *17* сняли с мели эскадренный миноносец *Разящий*, севший на мель в 4 милях на SO от маяка Вердер, и *17* отбуксировал его в Рогекюль. 16 ноября тральщики *15*, *16* и *17* стали в ремонт. Тральщик *14* находился в длительном ремонте еще с 3 октября; он сломал винт на Нуккэ-Вормском фарватере, и его пришлось вернуть в Гельсингфорс.

Четыре тральщика 2-й партии, поступившие в распоряжение начальника минной дивизии, выполняли различного рода поручения, не имевшие прямого отношения к тралению; в частности, при отсутствии свободных миноносцев, они несли дозорную службу

у Харилайда; один из этих тральщиков находился 13 сентября в дозоре, в то время, как *UC-4* ставила мины на створе. 25 сентября тральщик *10* отбуксировал от Цереля пароход *Капелла*, взорванный затем в шир. 57°42′ и долг. 22°09′ на линии судов, затопленных 30 августа в районе устья р. Ирбен.

Тральщики *7* и *8* с тремя рыбачьими катерами, под охраной *Боевого*, 24 сентября перешли в Перновский залив для обследования входа в Пернов, где вскоре после ухода германцев из Рижского залива взорвался небольшой пароход *Пилот*. С помощью катеров, укомплектованных командой с тральщиков, и паровых катеров, команду которых составили охотники с *Боевого*, был протрален и обвехован безопасный 14-футовый фарватер к Пернову. Перед дамбой была затралена мина с пятью колпаками; ее разоружили и подняли. 1 октября тральщики ушли, считая работу законченной; они действовали строго по инструкции, полученной от начальника минной дивизии, и не догадались по своей инициативе обследовать район по обе стороны от протраленного фарватера.

2 октября тральщики *10* и *12* ушли из Моонзунда в Ревель, и в распоряжении начальника минной дивизии остались лишь *7* и *8*. Они протралили 8 октября Ирбенскую позицию и повторили эту работу 12 октября, при этом с помощью шлюпки в двух местах был перерезан телефонный кабель между Виндавой и Домеснесом. 16-го на смену тральщикам *7* и *8* из Ревеля пришли *9* и *11*. На следующий день *8*, *9* и *11* сопровождали канонерскую лодку *Храбрый* на походе от Куйвасто в Рижский залив; 20-го они перешли к о. Руно, а 22-го участвовали в десантной операции у Домеснеса, после чего возвратились к о. Руно. 23 октября *9* и *11* подходили к мысу Мессарагоцем и обстреливали деревню Канентен, причем подверглись безрезультатной атаке германского гидроплана; причину неудачной атаки двух транспортов германцы объяснили ветреной погодой. Вечером тральщики возвратились в Куйвасто, а 27-го протралили Ирбенскую позицию.

С наступлением темных осенних ночей предполагалось вести активные операции силами минной дивизии. Для этой цели необходимо было проложить фарватер на W от полуострова Сворбэ, но обстановка упорно не благоприятствовала выполнению этой задачи. Работу следовало выполнить совершенно скрытно, иначе она теряла свой смысл; между тем, германцы вели деятельную разведку, и не было никакой возможности выбрать день, когда в воздухе не показывались их самолеты. Еще 5 октября в распоряжение начальника минной дивизии были присланы миноносцы *214* и *222*, но в ожидании благоприятной обстановки они до конца месяца простояли на якоре у Цереля или на Аренсбургском рейде. Германские тральщики в подобных условиях выполнили бы эту работу ночью, но для русских тральщиков мысль о тралении в полной темноте была еще слишком чужда. С этой точки зрения воздушная разведка, выполнявшаяся германцами, оказалась весьма действительным средством для охраны вновь оборудованной ими Эстергарн-Люзерортской позиции. Но 27 октября на смену *214*,

нуждавшемуся в ремонте, прибыл *219* с известием о ночном тралении, выполненном за несколько дней перед тем у Богшера. Так как *циклоны* в скором времени должны были уйти на север, то начальник минной дивизии, потеряв надежду на возможность выполнить работу в дневное время, приказал произвести ее ночью.

К этому времени уже давно было закончено оборудование Ирбенской позиции, причем весь проход между Церельской отмелью и курляндским берегом был загражден минами и сетями. Для выхода из Ирбена на запад остался единственный фарватер, проведенный через церельскую отмель и промеренный и обставленный в сентябре лоцмейстерскими вехами. О существовании нового выхода, проложенного в расстоянии около 4 миль от Церельского маяка, германцам не могло быть известно,[1] да и глубина на церельской отмели была слишком мала для того, чтобы здесь можно было опасаться постановки мин. Задача *циклонов* сводилась к обследованию более или менее широкой зоны, вытянутой по направлению на W от Цереля примерно в пределах района, в котором 10 августа маневрировали германские крейсеры и миноносцы.

1 ноября, с наступлением темноты, эскадренный миноносец *Эмир Бухарский* стал на якорь в исходной точке, в 5 милях западнее Цереля. Подходя к этому месту, *циклоны* начали заводить щитовой трал, но он дважды лопнул на глубинах 13—15 *м*. Когда трал был, наконец, поставлен, *циклоны* оказались немного севернее назначенного им по плану пункта; но это была их единственная неудача в этой первой для *222* работе, выполненной в совершенной темноте. В течение шести часов были сделаны 4 галса курсами Ost—W длиной по 15 миль. По плану, составленному в штабе дивизии траления для дневной работы, должны были делаться крутые повороты с тем, чтобы ширина пропусков между галсами не превышала 1 кабельт. Для ночного траления этот план не годился, и *циклоны* делали повороты постепенно, сперва на 8 румбов и затем, выравнявшись на новом курсе, — еще на 8 румбов. Они обследовали таким образом зону шириной около 3 миль. Трал ни разу не был растянут. Никаких сигналов не делалось, ратьеры не применялись, и все команды на парный тральщик передавались голосом.

До рассвета оставалось еще время, но на последнем галсе, сделанном примерно по параллели 58° по направлению к Сворбэ, трал в прибрежной зоне задел за грунт и лопнул. Рано утром 2 ноября *циклоны* совместно с *Эмиром Бухарским* возвратились к Церелю; 3-го они присоединились к I отделению в Гангэ.

Хотя и нельзя было слишком доверять результату работы, выполненной одной парой, тем не менее можно было полагать, что с помощью четырех параллельных галсов большое минное заграждение было бы обнаружено. В конце концов даже для больших

[1] Действительно, германцы до конца 1915 г. ничего не знали об этом фарватере. По результатам разведки, произведенной 28 июня 1915 г. *Любеком*, германцы полагали, что русские миноносцы пользовались северным проходом, проложенным милях в восьми южнее Цереля [3, стр. 147].

кораблей почти никогда не выполнялось столь подробного траления, и нередко они пытались искать в море неуловимую узкую полосу, захваченную тралом одной пары, заведомо зная, что они проходили где-то в стороне, в пределах далеко небезопасной зоны.

В районе, обследованном *циклонами* в ночь на 2 ноября, никаких заграждений не было. В следующие дни радиоразведка не обнаружила никаких признаков заградительной деятельности германцев, поэтому 20 ноября, перед выходом миноносцев в набеговую операцию, закончившуюся потоплением сторожевого корабля *Норбург*, траление повторено не было. В результате этой операции наблюдение на Эстергарн-Люзерортской позиции было ослаблено, что не могло не содействовать скрытному выполнению декабрьской заградительной операции.

Таковы были итоги ночного траления, выполненного в непосредственной близости к неприятелю. Если даже они были справедливы лишь в первой части, касавшейся обеспечения пути для миноносцев, то и этого достаточно для того, чтобы признавать за ночным тралением широкое будущее.

4. Работы циклонов на передовом театре

После долгого перерыва, вызванного откомандированием *циклонов* в Рижский залив и последующим их ремонтом, в середине октября представилась, наконец, возможность возобновить работы на передовом театре. В Люме находилась в это время 1 бригада крейсеров. По просьбе начальника бригады, *циклоны* были на несколько дней предоставлены в его распоряжение для выполнения работ, которые, с его точки зрения, были необходимы для обеспечения предстоявших осенних походов. Штаб флота не возражал против этого, потому что заодно можно было проверить справедливость агентурных сведений, согласно которым в 20 милях на S от Утэ было поставлено минное заграждение.

9 октября начальник I отделения с 4 циклонами прибыл в Люм, получил непосредственные указания от начальника бригады и в тот же день перешел с отделением в Утэ. На следующий день *Олег* без производства предварительного траления перешел, для поддержки, из Люма на рейд Бокула, а *циклоны* обследовали фарватеры №№ 18 и 24 и в 16 ч. 30 м. возвратились в Люм. По обыкновению, работа не была замечена германцами; крейсеры, со времени оборудования Эстергарн-Люзерортской позиции, перестали вести наблюдение за выходом из Финского залива, а подводная лодка *U-9* только накануне покинула русские воды и 10-го находилась у Хоборга.

12 октября было сделано несколько галсов в районе несуществовавшего заграждения. Источник, из которого было получено агентурное сведение, оказался на этот раз ненадежным.

13 октября *циклоны* сделали 3 галса в районе к W от оси фарватера № 24, но и на этот раз заграждение V не было обнаружено; оно осталось в 3—4 милях к W от крайнего западного галса. Наконец, 17 октября, в дополнение к подобной же работе, выполнен-

ной 4 августа, было сделано несколько галсов в зоне фарватера № 25, между богшерским заграждением (VI) и входным створом в Утэ. Мин нигде не было обнаружено, и на этом закончились работы, в которых усматривал необходимость начальник I бригады крейсеров.

В 15 часов 18 октября 4 *циклона*, имея в охране эскадренные миноносцы *Молодецкий*, *Крепкий* и *Ловкий*, вышли из Утэ, засветло обследовали фарватер № 25 и в полной темноте прошли с тралами туда и обратно по фарватеру № 26. В 3 ч. 30 м. 19 октября работа была закончена, и в 8 часов все корабли вернулись в Люм. Ночное траление двумя парами потребовало напряженного внимания, но, несмотря на трудные условия, не произошло никакой заминки. Фарватер № 26 был обследован до конца, т. е. до параллели 59°, хотя южная его часть была проведена в районе больших глубин. Счисление оказалось точным, поэтому заграждение VII, стоявшее в 2—3 милях от оси фарватеров №№ 25 и 26, обнаружено не было.

Цель, которая преследовалась при проведении фарватеров №№ 25 и 26, практически оказалась излишней, потому что крейсерам во всех случаях удавалось возвращаться кратчайшими путями; но фарватер № 26, связанный с Дегербю фарватерами №№ 27 и 28, оказался полезным для подводных лодок.

По окончании этих работ в строю остались лишь 3 *циклона*. Были еще два исправных *циклона*, но они упорно не возвращались из Рижского залива. Работы одной парой решено было избегать, поэтому оставшиеся в строю *циклоны* до конца октября применялись лишь для охраны тральщиков III отделения.

VIII. ТРАЛЕНИЕ ВО ВРЕМЯ НОЯБРЬСКОЙ ЗАГРАДИТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ

1. Германские заградительные операции, выполненные в Балтийском море надводными заградителями в период с 2 июля до конца навигации 1915 г. Наблюдение за входом в Финский залив

Позднею осенью русские крейсеры, каждый раз под прикрытием двух дредноутов, выполнили две крупных заградительных операции. К числу благоприятных факторов, позволивших осуществить эти операции, прежде всего следует отнести неудачные действия германского командования.

Перед каждой заградительной операцией германцы долго обсуждали вопрос о наилучшем использовании мин, запас которых всегда был очень ограниченным. Потребность в минах была велика на всех театрах, но военная промышленность не справлялась с выполнением заказов, которые регулировались к тому же общими соображениями верховного командования.

После того как заградительная операция у южного входа в Моонзунд в третий раз окончилась неудачей, в.-адм. Шульц, оставшийся с IV эскадрой в Либаве, предполагал использовать оставшиеся 300 мин для постановки заграждений у северного и среднего выходов из Ирбена. Мысль эта была оставлена после

возвращения подводной лодки *UA* (16 сентября), которая в течение семи дней крейсеровала у северного входа в Ирбен, но не заметила здесь никакого движения русских кораблей.

В процессе переписки, возникшей после этого между Шульцем и пр. Генрихом, последний сделал предложения, которые, в случае их осуществления, были бы крайне невыгодны для русских и поставили бы под большое сомнение возможность выполнения обеих упомянутых выше заградительных операций. Пр. Генрих, оставаясь на позиции, которую он занял в этом вопросе еще весной, полагал, что необходимо было усилить минные заграждения, стоявшие в устье Финского залива и на подходах к Або-Оландским шхерам.

Заграждение, которое пр. Генрих предлагал, кроме того, поставить на подходах к Либаве, для предупреждения обстрела порта русскими дредноутами, не причинило бы русским вреда; но что касается большого минного поля, которое по этому проекту намечалось к постановке в районе между заграждениями «А» и «С», то оно перекрыло бы все варианты фарватера № 21. Выход и особенно возвращение линейных кораблей через Утэ считались опасными ввиду наличия вблизи от створа 8,5-метровой банки. Русскому командованию пришлось бы либо вовсе отказаться от высылки дредноутов для поддержки крейсеров, либо считаться с риском их похода южным путем, через Ревель. Любое заграждение, поставленное в добавление к этому на подходах к Утэ с юга, вынудило бы вовсе отменить заградительные операции, потому что высылать крейсеры в море по единственной системе фарватеров №№ 18, 25 и 26 со всех точек зрения было бы недопустимо.

Шульц и Гопман, в полном согласии друг с другом, выдвинули ряд возражений. Гопман, мнение которого в конце концов и восторжествовало, предложил оборудовать оборонительную позицию на линии Эстергарн — Люзерорт, поставив минные заграждения в районах к W и к Ost от 30-мильной зоны больших глубин. В глубоководном проходе и в четырех пунктах, расположенных южнее минных заграждений, Гопман предложил организовать несение дозорной службы с помощью сторожевых кораблей, вспомогательных тральщиков и миноносцев при поддержке легкого крейсера, базировавшегося на Виндаву. Между Готландом и Эландом предусматривалось несение дозорной службы миноносцами. Таковы были мероприятия, с помощью которых Гопман и Шульц надеялись предохранить германские воды от проникновения русских заградителей.

Соглашение было достигнуто только 1 октября, при личной встрече командующего с обоими флагманами. Пр. Генрих доказывал, что заграждения на линии Эстергарн — Люзерорт «не разрешают поставленных нами стратегических целей ограничить деятельность русских морских сил акваторией Финского залива. Противник, при своих внезапных выступлениях, будет проходить по большим глубинам, не приближаясь к Люзерорту и Эстергарну. Дозорная линия без сильной поддержки очень опасна и приведет к повторению событий, разыгравшихся 28 августа 1914 г. в Гельголандской бухте».

Шульц, поддержанный Гопманом, привел соображения о бесполезности неохраняемых минных полей в неприятельских водах, в то время как эти заграждения являются тяжелым затруднением для действий собственных подводных лодок. Постановка намеченного большого заграждения между полями «А» и «С» послужит только к усилению обороны неприятеля... Никем не охраняемые заграждения не представят особых препятствий для такого опытного в минной войне противника, каковым являлись русские.

Характерным для германской стратегии обстоятельством является тот факт, что при всех этих переговорах ни разу не было упомянуто о вреде пассивной обороны. Идея оборудования Эстергарн-Люзерортской позиции сама по себе была вполне целесообразна, но эта позиция могла бы принести пользу только в том случае, если бы попутно с ее оборудованием были значительно усилены активные заграждения, стоявшие в устье Финского залива и на подходах к Утэ и Эре. Так как запас мин, имевшийся в распоряжении германского командования, был слишком мал для того, чтобы можно было осуществить обе задачи, то без всякого колебания следовало отбросить мысль об обороне и использовать все мины для постановки активных заграждений.

Пр. Генрих, все флагманы которого в течение двух лет войны упорно проводили свою линию, по большей части не совпадавшую с точкой зрения командующего, согласился с представленными ему доводами, отказавшись также от предложения поставить мины у Либавы.

В ночь с 5 на 6 октября было поставлено западное заграждение, а через два дня были поставлены среднее и восточное заграждения (рис. 7). В общей сложности израсходовали 800 больших и 410 противолодочных мин. 5 декабря в районе к S от восточного заграждения было дополнительно поставлено 350 противолодочных мин.

Русские корабли поступали именно так, как это предвидел пр. Генрих; они прокладывали курс в пределах зоны больших глубин и выходили на глубины менее 100 *м* только тогда, когда это требовалось для постановки активных заграждений.

Малая степень действительности неохраняемых минных заграждений, поставленных германцами в пределах передового театра, с точки зрения германского командования являлась следствием слабости морских сил, которые не в состоянии были организовать постоянное наблюдение за выходом из Финского залива, как того требовал весной пр. Генрих. С этой точки зрения оба его флагмана были правы, когда они отстаивали план, по которому линия наблюдения отодвигалась на 100 миль на S, ближе к германским базам. Однако, это была полумера и с ее помощью нельзя было добиться осуществления стратегических целей, о которых напоминал 28 сентября пр. Генрих. Более действительным средством, которое помогло бы сократить число русских активных заграждений, с одной стороны, являлась деятельная постановка мин в русских водах, а с другой стороны — активная борьба с русскими тральщиками. Упоминание же о малой действительности неохра-



Рис. 7. Эстергарн-Люзерортская позиция.

няемых заграждений было не совсем справедливо, потому что в период с 17 ноября 1914 г. по 1 октября 1915 г. в германских водах произошло 20 аварий на русских заграждениях, хотя эти заграждения также принадлежали к разряду неохраняемых.

В силу создавшейся стратегической обстановки каждая сторона условно считала себя слабейшей стороной, и ни германцы, ни русские не считали возможным препятствовать тральным работам противника. Но у русских не было для этой цели быстроходных легких крейсеров, которыми располагали германцы и которые не были ими должным образом использованы.

В течение всей кампании 1915 г. у русских никогда не было в резерве ни одного трального соединения. Либо, по неопытности командования, тральщики были заняты «чесанием» внутренних фарватеров, либо, за отсутствием в Рижском заливе сторожевых кораблей, они выполняли для минной дивизии посторонние задачи, либо по необходимости напрягали все усилия в периоды авральных работ. К тому же штаб флота, до конца войны не приучившийся бережно относиться к тральным силам, нередко перегружал тральщика излишними работами, не считаясь с чрезмерным утомлением личного состава и с напрасным изнашиванием механизмов. С наступлением осени, когда дни стали короче, а погода неизменно ухудшалась, условия работы с каждым днем становились тяжелее, и именно к этому периоду и относились планы пр. Генриха, к большой удаче для русских отвергнутые его флагманами. И без того в пределах передового театра оставалось мало простора, и два-три новых заграждения, постановки которых в осеннее время так опасалось русское командование, неизбежно спутали бы все его расчеты.

Всякий отказ от активных действий, в чем бы он не выражался, на море всегда влечет к проигрышу. Оборудование Эстергарн-Люзерортской позиции в скором же времени повлекло за собой для германцев потерю 1 крейсера, 2 сторожевых кораблей, 2 миноносцев и более 330 человек команды. Кроме того, на новых русских заграждениях, поставленных южнее Готланда, подорвались 2 германских крейсера. Русские потеряли за это время 1 тральщик и семь человек команды.

Гибель подводной лодки *Акула*, которуюРолльман связывает с постановкой германских заграждений в районе к западу от Люзерорта, на самом деле произошла в Данцигской бухте.

Что касается нападения на русские тральщики, то эта мысль впервые зародилась у германского командования лишь под конец навигации. В течение кампании 1915 г. германские линейные корабли, крейсеры и миноносцы, совершили в русских водах в общей сложности около 50 походов; из них только 21 поход был в той или иной мере связан с так называемым наблюдением за входом в Финский залив. При этом ни разу германские надводные корабли не проникали в район к востоку от меридиана Дагерорта. В большинстве случаев они предпочитали не заходить в пределы сомнительной зоны, т. е. района с глубинами менее 100 *м*, а 25 августа 2 легких крейсера в районе Дагерорта

шли за тралом. В районе Богшера германцы опасались собственных заграждений, особенно VI; 1 июля, при постановке заграждения VII, *Альбатрос* встретил сорванные с мест мины предыдущей постановки, поэтому 10 июля, желая выяснить, производятся ли русскими тральные работы на заграждениях V—VII, *Аугсбург* не рискнул приблизиться к району этих заграждений. Он ограничился осмотром моря из точки, находившейся в расстоянии 15—30 миль от ближайших точек этих заграждений. Кроме того, несомненно, что германские корабли, в разное время производившие разведку

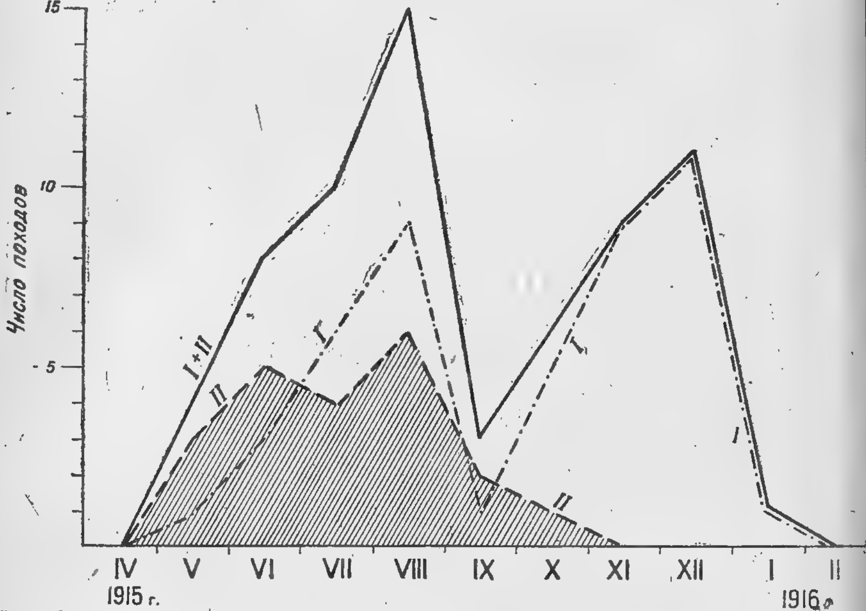


Рис. 8. Диаграмма числа походов тральщиков в пределах передового театра с мая 1915 г. по январь 1916 г.

I — Русские тральщики. II — Германские тральщики.

в районе к югу от Богшера, не без основания не доверяли точности счисления *Альбатроса*.

В период от начала мая 1915 г. по январь 1916 г. русские тральщики совершили в пределах передового театра в общей сложности 46 походов. Лишь в одном случае, 10 августа, тральщики попали под обстрел *Кольберга*. В другом случае, вечером 25 августа, *Регенсбург* и *Пиллау* подходили к точке, находившейся всего в 12 милях от того места, где утром стояли на якоре 4 тральщика 2-й партии. В остальных случаях либо не совпадали дни походов германских крейсеров и русских тральщиков, либо наименьшее расстояние между ними составляло от 60 до 80 миль.

Соотношение между числом походов русских тральщиков и числом германских разведок и демонстраций показывает, что встреча 10 августа далеко не случайно произошла в период наиболее интенсивной деятельности германцев, совпавший с перио-

дом довольно напряженной деятельности русских тральщиков; суммарное количество походов, совершенных в пределах передового театра той и другой стороной, достигло максимума именно в августе (рис. 8).

В ноябре и декабре, когда траление было особенно интенсивным, германцы вовсе не вели непосредственного наблюдения за входом в Финский залив. Объяснялось это отсутствием свободных миноносцев, которые были перегружены противолодочной сторожевой службой.

Сама по себе дозорная линия, организованная на линии Эстергарн—Люзерорт и удаленная от сети фарватеров более чем на 100 миль, для русских тральщиков, конечно, была безвредной; но и по отношению к большим кораблям она не выполнила своего назначения; крейсеры и дредноуты дважды пересекли эту линию, никем не будучи замеченными. Заграждения, прикрывавшие линию дозора, остались необнаруженными. Впрочем, когда речь идет о заграждениях, существование которых до конца войны осталось для русских неизвестным, то никогда нельзя сказать с уверенностью, что эти заграждения не причинили русским вреда, потому что 5 русских подводных лодок пропали без вести. Если считать, что они погибли в каких-либо иных районах, то придется признать, что существование Эстергарн-Люзерортской позиции принесло вред только самим германцам. К приведенному выше перечню потерь надо еще добавить потерю флагманского корабля к.-адм. Гопмана, брон. крейсера *Принц Адальберт*, вышедшего в море для несения дозора на позиции и взорванного 23 октября подводной лодкой *E-8*.

Более или менее длительное наблюдение за входами в Финский залив и в Або-Оландские шхеры вели только подводные лодки. Общая продолжительность этого наблюдения (одной лодкой и двумя лодками одновременно) составила в 1915 г. около 70 дней, но при этом ни разу не было сделано сколько нибудь ценных выводов относительно траления, и только два раза тральщики подверглись нападению; многие походы тральщиков, совершенные в различное время суток, остались незамеченными. К тому же вплоть до поздней осени германские подводные лодки не считали тральщики и миноносцы достойными объектами для нападения.

Выходы больших кораблей также не были замечены германскими подводными лодками. В мае и в июле, в периоды двух крейсерских операций, подводных лодок в русских водах не было. В августе, при первом выходе в море дредноутов, *U-26* находилась у них далеко в тылу, где-либо в районе Наргена. Во время ноябрьской заградительной операции *U-9* ушла из Финского залива за 3 дня до выхода больших кораблей в море. В период декабрьской заградительной операции *U-17* оперировала в районе Утэ—Оландсгаф, между тем как линейные корабли и крейсеры вышли через Эре. При их возвращении вдоль южного берега Финского залива в Ревель они могли быть обнаружены только *U-66*, но она больше заботилась о борьбе с непогодами и обледенением, чем о поисках неприятеля.

2. Вторичное применение системы предварительного обследования

а) Цель и условия выполнения русских заградительных операций

По ходу военных событий было ясно, что в 1916 г. важнейшей стратегической целью русского флота явится упорная оборона Ирбена; крупных выступлений германцев против Ревеля не предполагалось, и главные их усилия, действительные или демонстративные, должны были направиться в сторону Рижского залива.

Одной из мер противодействия явилась постановка активных минных заграждений в районе к S от Готланда, в расстоянии от 80 до 100 миль от германских баз. Столь значительное удаление от берегов позволяло надеяться на то, что германские тральщики в течение долгого времени не смогут обнаружить заграждений и определить их границы. Постановку свыше чем 1200 мин должны были произвести крейсеры при поддержке двух дредноутов. Операцию, рассчитанную на два похода, для скрытности предполагалось выполнить в периоды новолуний. Но в Балтийском море новолуния нередко совпадают с периодами свежих погод, что и наблюдалось в обоих случаях, и в ноябре и в декабре 1915 г.; эти условия естественно оказались очень тяжелыми для тральщиков.

Штаб флота предупредил Киткина о предстоявшей операции за 5 дней до выхода кораблей, назначенного на 5 ноября. К этому сроку должно было быть закончено заблаговременное обследование фарватеров, имевших первостепенное значение и связывавших Утэ, Эре и Ревель с фарватером № 23, т. е. с выходом в район больших глубин. Кроме того, в схему работ было включено обследование фарватера № 29, предназначавшегося для миноносцев и подводных лодок, которые вели борьбу против германской торговли.

По примеру прошлого в штабе дивизии была составлена и разослана начальникам соединений (а также, для сведения, в штаб флота, в штаб минной обороны и начальнику службы связи) подробная диспозиция с указанием временных баз и порядка обследования фарватеров и выполнения внеочередных работ, в которых могла встретиться надобность по ходу заблаговременного и предварительного обследования.

Выход и возвращение линейных кораблей предполагались через Эре, а крейсеров — через Утэ. Наименьшие опасения вызывало состояние выхода из Утэ; относительно уничтожения заграждения, поставленного в августе подводным заградителем *UC-4*, германцам не должно было быть известно, следовательно постановки нового заграждения ожидать здесь не приходилось; фарватер № 18 обследовать было нетрудно, а южная часть фарватера № 24 проходила по большим глубинам. Все же, во избежание неожиданностей, в схему работ было включено обследование шхерных стратегических фарватеров Эре—Утэ и Утэ—Люм.

Труднее было обеспечить безопасность плавания для дредноутов. Работа, выполненная 23 сентября, определенных результатов не имела; границы заграждения № 86 остались неизвестными и

нельзя было судить о степени безопасности фарватера № 21-нов. Тот факт, что кратковременный поход дредноутов 26—27 августа закончился благополучно, ничего еще не доказывал, потому что на этот раз кораблям предстояло пройти без всякой обсервации от 500 до 600 миль. К тому времени еще не накопилось данных, которые позволили бы судить о величине наибольшей вероятной ошибки в счислении кораблей при плавании в условиях военного времени, при потушенных маяках и при всякого рода иных ограничениях, затруднявших обсервацию. Допускалось, что эта ошибка не должна была превышать ±3 миль, вследствие чего истинный путь кораблей мог расположиться в пределах вероятной зоны плавания, ширина которой возрастала по мере удаления от исходной точки (или от последнего обсервованного пункта) и к концу плавания, совершенного без обсервации, могла достигать шести миль. Предположения эти впоследствии подтвердились; однако при особо неблагоприятных условиях, а иногда и без всяких видимых причин, ошибки в счислении бывали больше теоретической величины (± 3 мили). Так например, 3 сентября 1914 г. *Рюрик* и *Россия*, возвращаясь в Финский залив, прошли через северный конец заграждения в 39 квадрате; обстоятельство это было точно установлено на крейсерах *Богатырь* и *Олег*, имевших надежную обсервацию по Бенгшеру и Руссарэ и присоединившихся к *Рюрику* и *России* в районе к Ost от заграждения.

Ввиду ненадежности фарватера № 21-нов. был проведен фарватер № 30. Благодаря этому образовалось две системы фарватеров: первая (№№ 6, 5, 30, 23) представляла удобный выход из Эре, который был лишь немногим длиннее прежней системы (№№ 6, 21-нов., 23), а вторая система (№№ 23, 30, 4, 3, 2) позволяла, в случае необходимости, пройти из Балтийского моря непосредственно в Ревель, причем не было надобности проходить по опасным в навигационном отношении фарватерам №№ 22 и 9. Однако выбор пути предоставлялся на усмотрение начальника эскадры, и фарватер № 30 должен был явиться резервным на случай обнаружения заграждения на фарватере № 21-нов.

Выдвигалось также предложение выслать навстречу возвращающимся кораблям миноносцы, которые могли бы полным ходом пройти из Эре в южный конец фарватера № 21-нов. и помочь кораблям уточнить счисление. Но флагман, руководивший операцией, отклонил этот проект; возвращаться предстояло ночью, и в темноте могло произойти недоразумение. К тому же, в случае свежей погоды, место миноносца, которому пришлось бы некоторое время ожидать подхода кораблей, оказалось бы ненадежным. Кроме того, в процессе встречи должно было возникнуть оживленное радиотелеграфирование; последнего всемерно решено было избегать. Адмирал полагался на 19-узловой ход, при котором не должно было накопиться больших ошибок в счислении, а командиры и штурманы линейных кораблей были исключительно опытны.

Условия кораблевождения в Балтийском море, ввиду отсутствия сильных течений, вообще нельзя было бы считать трудными, если б не существовало кое-где опасных банок и берега не были столь

отмелыми и малоприметными. Что касается условий плавания в шхерах, то весь вопрос заключался здесь в умении разбираться на карте и ориентироваться на местности среди бесчисленных островков, камней, всевозможных знаков и лоцмейстерских вех.

Оборудование шхерных стратегических фарватеров началось еще задолго до начала войны, но сперва это были те же 18- и 24-футовые фарватеры, которые были проведены для общего пользования; вся разница заключалась в том, что были установлены особые створные знаки, места которых наносились на секретные карты. По этим створам военные корабли могли плавать в шхерах независимо от наличия или отсутствия лоцмейстерского ограждения.

В 1909 г. было приступлено к оборудованию некоторых шхерных участков для плавания больших кораблей, но средств отпускалось мало, и работа подвигалась крайне медленно; к тому же в Або-Оландском районе, например, еще не была закончена гидрографическая опись.

В 1910 г. были гидрографически протралены рейд Пипшер и входные створы в Эре. В июле того же года, в виде первого испытания, с моря малым ходом вошел через Эре транспорт *Океан*; впереди, в роли лоцмейстерского судна, шел эскадренный миноносец *Охотник* под брейд-вымпелом Эссена, принимавшего во всем этом деле горячее участие. В то время это казалось крупным событием, а через 5 лет дредноуты ходили 15-узловым ходом по шхерному стратегическому фарватеру, проложенному по опушке шхер от Гельсингфорса до Эре, и даже плохая видимость не являлась препятствием, потому что все расстояния между многочисленными поворотными точками были промерены и выписаны в таблицы, и моменты поворотов замечались по секундомеру. Фарватер не был освещен, но если бы потребовалось, то с известными предосторожностями дредноуты могли бы пройти в шхерах и в ночное время.

Крейсеры свободно ходили большим ходом по отлично обставленным шхерным фарватерам до Люма и далее до Эншера, а к 1916 г. был оборудован еще один выход в Ботнический залив у Кокснана; оставалось лишь проложить фарватеры к Ледзунду, чтобы весь Або-Оландский архипелаг был доступен для плавания больших кораблей. Гидрографическое траление на всех фарватерах производилось на глубину 40 фут. (12,2 *м*).

Эта огромная работа была выполнена гидрографией весьма тщательно. Но в некоторых местах условия были очень трудными. С одной стороны, надо было углубляться подальше от опушки шхер, чтобы фарватеры были укрыты от наблюдений с моря, а с другой стороны — следовало избегать узкостей и крутых поворотов. По характеру глубин не везде можно было согласовать оба условия. Так например, на участке Поркалауд — Юссарэ пришлось проложить фарватер по опушке шхер; впрочем подводная лодка, при попытке проникнуть с моря на этот участок, попала бы в широкую зону банок и бурунов, представлявшую в этом отношении надежное прикрытие. Но на открытом с моря плесе, расположен-

ном перед входом в Гангэ, вообще нельзя было соблюсти ни того, ни другого условия, и один из дредноутов, при возвращении в Гельсингфорс в очень свежую погоду, при сильной килевой качке на глубине около 15 *м* ударился днищем о камень и получил повреждение. Кроме того произошли еще две или три аварии; в одном случае (*Севастополь* в 1915 г.) корабль ударился о камень, пропущенный жестким тралом, вследствие чего весь фарватер был проконтролирован финским тралом; в другом случае (*Петропавловск* в 1917 г.) авария была вызвана промахом штурмана.

У входов в Эре и Утэ соблюдались теперь необходимые меры предосторожности. Створные знаки на о. Эре закрывались чехлами; подобным же образом лишь перед проходом своих кораблей зажигались (по требованию) мигалки, обозначавшие входной створ в Утэ; для этого с наблюдательного поста, находившегося на о. Утэ, посылался катер на расположенный к северу островок, на котором была расположена одна из мигалок. Вход в Утэ в сентябре был прегражден разводным боном.

б) Ход тральных работ

2 ноября I и II отделения 1-й партии и I отделение 2-й партии вышли в Эре.

Минрепы протралили шхерный стратегический фарватер Гангэ—Эре и к вечеру прибыли в Утэ.

3 ноября Киткин на тральщике *22* прибыл в Эре; здесь находился присланный в его распоряжение угольщик *Веди*. Считая рискованной стоянку на рейде Севастополь, Киткин направил транспорт в Юнгфрузунд, где и должна была производиться во время операции погрузка угля на тральщики.

Минрепы обследовали фарватер № 18 и протралили шхерный фарватер на участке Утэ—Бокула, а также рейд Бокула. При этой повторной работе опять не было обнаружено ни одной из тех семи мин, которых недоставало, по имеющимся теперь сведениям, на заграждении у Утэ. Но на фарватере Бокула — Люм произошла очередная неожиданность. Транспорт *Глаголь*, направлявшийся в Люм в распоряжение начальника 1 бригады крейсеров, повернул на север, в то время, когда тральщики заканчивали работу на рейде Бокула. Из предосторожности, далеко не лишней, начальник III отделения приказал ему остановиться и итти за тралом. Приступив после этого к протраливанию фарватера в Люм, тральщики затралили вскоре мину у острова Видшер (в 8 милях на NNO от Утэ). Транспорту было приказано стать на якорь, а фарватер Утэ — Люм был объявлен закрытым для плавания. Это было равносильно тому, что 1 бригада крейсеров, которой через два дня предстояло выйти в море, оказалась запертой в Люме, потому что никакого иного прямого выхода в Балтийское море не существовало.

Заграждение было обнаружено на следующий же день после его постановки, и несмотря на все искусство, проявленное на этот раз германцами, оно не принесло русским никакого вреда. Подводная лодка-заградитель *UC-4*, для сбережения горючего, часть пути на север сделала на буксире *V-108*, прошла мимо Дагерорта

к Утэ, 2 ноября проникла по проходу восточнее этого острова в подводном положении до рейда Видшер поставила свои 12 мин в различных местах на фарватере Утэ — Люм — Або и на следующее утро благополучно вышла из шхер [3, стр. 294].

В этом кратком описании имеются неясности. То обстоятельство, что лодка проникла по проходу восточнее Утэ, заставляет предполагать, что на этот раз дело не обошлось без помощи или указаний какого-либо агента, найденного среди финляндских лоцманов. Фарватер для входа в Утэ был проложен западнее этого острова [3, план на стр. 220], а между островами Утэ и Юрмо существовал необвехованный и очень опасный в навигационном отношении узкий проход, и пройти здесь в подводном положении было чрезвычайно трудно. Наблюдательный пост Утэ, конечно, не заметил перископа, потому что наблюдение велось за входным створом, да и здесь оно несомненно было ослаблено после установки бона. На карте 8 [3] место заграждения показано у о. Видшер, поэтому неясно, что именно подразумевается под словами «в различных местах на фарватере Утэ — Люм — Або». 2 ноября в Люме стояли 1 бригада крейсеров и миноносцы; об этом ничего не упоминается, и было бы мудрено незаметно пройти здесь даже в подводном положении. Повидимому, лодка проникла лишь немного севернее Видшера. Она выходила из шхер в то время или около того времени, когда III отделение, столь успешно боровшееся с плодами ее опасной деятельности, выходило из Утэ для обследования фарватера № 18; через несколько часов после ухода лодки заграждение было обнаружено.

На следующий день, 4 ноября, тральщики III отделения с утра продолжали работу и затралили у Видшера еще одну мину; как и первую мину, ее отбуксировали на мелкое место. Впоследствии обе мины были подняты; они оказались все того же образца U/C; номера якорей были 411 и 422.

Фарватер Бокула—Люм был протрален на всю ширину, и к вечеру тральщики, проведя за тралами *Глаголь*, вошли на рейд Люм и приступили к уборке тралов на восточной части рейда. Крейсеры стояли на западной части рейда. Неожиданно под самой кормой *Фугаса* всплыла мина. Момент ее затраливания не был замечен, и неизвестно, стояла ли она у Видшера или где-либо на участке фарватера Видшер—Люм. Мина всплыла на мелком месте и ударила в кормовой подзор тральщика; колпак слегка согнулся, но мина не взорвалась, так как склянка не разбилась. Под носом у *Фугаса* были камни, и уйти вперед было невозможно. Мину оставили висеть под кормой, пока не спустили шлюпку, после чего обрубили буксир, отбуксировали мину в сторону и уничтожили ее подрывным патроном.

Впоследствии Киткин не одобрил действий тральщиков. Он еще раз имел случай подтвердить, что заграждение необходимо было уничтожать змейковым тралом; если же и здесь глубины слишком малы, то не следовало очищать тралы на рейде, переполненном большими кораблями и имевшем важное стратегическое значение. Начальник III отделения справедливо заметил, что он не

мог бы провести транспорт *Глаголь* иначе как за тралом Шульца, в отношении же змейкового трала он и впредь оставался при своем мнении; он доверял только тралу Шульца и до конца войны уничтожал все заграждения только этим тралом.

Заграждение у Видшера было последним заграждением, поставленным в 1915 г. подводным заградителем *UC-4*. Германское командование считало необходимым использовать заградитель для дальнейших постановок мин у подходов к неприятельским опорным пунктам, но свежие погоды и холода уже в ноябре заставили отменить поход *UB-5* к Дагерорту и постановку мин в шхерах с *UC-4* [3, стр. 297, 309].

Маленькая лодка имела в длину всего 33,5 *м*, водоизмещение 175 *т* и скорость хода 6 узлов; личный состав состоял из 14 человек. Ограниченный радиус действий являлся, повидимому, основной причиной, препятствовавшей применению лодки в период осенних непогод, но ее небольшие размеры представляли большое преимущество при операциях в шхерах. Она могла в подводном положении разворачиваться в узкостях и проникать в шхеры там, где не имелось никаких фарватеров.

UC-4 совершила в 1915 г. четыре похода и поставила 48 мин. На двух минах взорвались *Ладога* и тральщик *1*, и 26 мин были вытралены,[1] а остальные 20 мин либо утонули, либо были сорваны, или поставлены вне пределов зоны, огражденной лоцмейстерскими вехами и в общем случае не подлежавшей ни гидрографическому, ни минному тралению.

В частности мины, затраленные 3 ноября у Видшера, стояли в 1—1½ кабельт. к W от створа. В штабе дивизии, исходя из того предположения, что подводный заградитель ставил 10 мин (опыт Эре), полагали, что мины у Видшера и у Утэ были поставлены в течение одного и того же похода, совершенного после постановки заграждения у Эре: сперва заградитель поставил несколько мин у Видшера, а затем — у Утэ. Иначе и нельзя было объяснить тот факт, что мины оказались внутри шхер уже после постановки заграждения у Утэ и после установки бона. Правда, в сентябре и в октябре по фарватеру Люм — Бокула проходили соответственно *Диана* и *Олег*, но большие корабли имели обыкновение ходить точно по створу.[2]

Действительность оказалась иной. Подводный заградитель проник в шхеры там, где этого никогда не стал бы делать ни один русский тральщик или миноносец, потому что промер глубин в неходовой части шхер был недостаточно подробным, и даже на обставленных, но гидрографически не протраленных, так называемых «коронных» фарватерах ежегодно обнаруживались новые банки и

---

[1] Из числа 12 мин, поставленных 2 ноября, 3 мины были вытралены в 1915 г. и еще 3 — в 1916 г.; остальные 6 мин так и не были обнаружены.

[2] Также и тральщики, если у них нехватало времени для протраливания всей ширины фарватера, местами достигавшей 6—8 кабельт., старались итти с тралами по створу; работа на шхерных фарватерах нередко выполнялась одной парой, следовательно тралом захватывалась полоса шириной всего около 1 кабельт.

камни, что и являлось главной причиной многих аварий, нередко происходивших в шхерах и до войны и в течение всей войны.

В то время как *минрепы* уничтожали пятое по счету заграждение, II отделение 1-й партии протралило рейд Пипшер и створы Эре (№№ 601—605).

I отделение 2-й партии, выйдя в 7 часов из Юнгфрузунда, обследовало щитовыми тралами фарватеры №№ 6, 5 и 4 и к вечеру стало на якорь у Оденсхольма; сюда же пришло II отделение 2-й партии, которое по выходе из Ревеля обследовало фарватеры №№ 2 и 3. Стоянка у Оденсхольма была назначена ввиду краткости светлого времени и тихоходности тральщиков 2-й партии.

I отделение 1-й партии впервые вышло на работу почти в полном составе; в строю находились все *циклоны*, кроме *214*. Поскольку штаб дивизии являлся инициатором проведения фарватера № 30, там не очень доверяли новому фарватеру № 21 и стремились явочным порядком ввести в действие новую систему фарватеров. *Циклонам* дано было задание обследовать фарватеры №№ 30 и 24 и на следующий день, после выхода из Утэ, повторить эту работу в обратном порядке. Свободных миноносцев не было, и все тральные работы, как и в августе, выполнялись без всякой охраны.

Выйдя утром из Юнгфрузунда, *циклоны* без тралов прошли в узел фарватеров №№ 4, 5 и 30 и, поставив здесь щитовые тралы, приступили к обследованию фарватера № 30. Впереди на ведущем шел начальник отделения, а три пары выстроились уступами. В 11 часов в шир. 59°12′ и долг. 21°56′ все три пары одновременно затралили по одной мине. Мины всплыли и были расстреляны; по наружному виду это были мины большого образца с пятью колпаками, откуда следовало, что заграждение поставил надводный заградитель, и оно должно было относиться к разряду больших заграждений.

Начальник отделения объявил по радио о закрытии фарватера № 30 и точно выполнил существовавшую в то время инструкцию, по которой тральщики, в случае обнаружения на фарватере минного заграждения, обязательно в тот же день должны были обследовать остальную часть данного фарватера и выполнить все прочие работы, назначенные по диспозиции.[1] Обследовав до конца фарватеры №№ 30 и 24, *циклоны* в 16 ч. 40 м. прибыли на рейд Бокула; отсюда они были вызваны Киткиным в Эре.

Факт обнаружения заграждения на фарватере № 30 в штабе флота и в штабе дивизии был понят как показатель усилившейся под осень заградительной деятельности противника, и там были бы немало удивлены, если бы узнали, что мины, затраленные *циклонами*, были поставлены еще 15 апреля.

Для выхода из Эре не оставалось иного пути, кроме нового фарватера № 21, и *циклонам* предстояло на следующий день обследовать этот фарватер и определить северную границу вновь обна-

---

[1] Впоследствии, при выработке «Наставления для боевой деятельности тралящих кораблей» (изд. 1928 г.), было сделано изменение в том смысле, что прежде чем выполнять остальную часть предписания, следует определить приближенные границы обнаруженного заграждения.

руженного заграждения, получившего номер 87. Штаб флота, обеспокоенный положением дел в шхерах, утром 4 ноября передал через минную оборону распоряжение протралить шхерный стратегический фарватер Поркалауд—Гангэ. За отсутствием свободных тральщиков эта работа не была предусмотрена планом, поэтому штаб минной обороны счел нужным снабдить телеграмму добавочными указаниями: временно разрешалось отменить обследование фарватеров №№ 18, 24 и 29. Но в этом не заключалось никакого облегчения, потому что фарватеры №№ 18 и 29 были поручены III отделению, занятому уничтожением заграждения у Видшера, а обследование фарватера № 24 лежало на обязанности *циклонов*, которые, по характеру глубин, не могли работать в шхерах. Киткин нашел единственный выход в отмене повторного протраливания рейда Пипшер и створов Эре, так как германцы не могли знать о том, что стоявшее здесь заграждение было уничтожено; это подтверждалось также результатом работы 4 ноября. II отделение 1-й партии было выслано в Гангэ с приказанием приступить с утра 5 ноября к протраливанию шхерного фарватера до Поркалауда; задача эта была выполнена.

5 ноября в море было очень свежо, и *циклоны* не смогли выйти на работу. III отделение, подняв затраленные у Видшера мины, перешло в Юнгфрузунд за углем. В Финском заливе было несколько тише, и тральщики 2-й партии с утра приступили к работе. I отделение в составе тральщиков *2*, *5*, *12* и *23* в 7 часов снялось с якоря и обследовало западную часть фарватера № 3 и фарватер № 4. Когда тральщики повернули на N, на фарватер № 5, ветер быстро усилился и разразился шторм от NO. С трудом убрав тралы, тральщики повернули обратно. Вскоре волнение достигло размеров, при которых тральщики не могли держаться в строю, и начальник отделения поднял сигнал: «итти по способности, рандеву Оденсхольм».

Первым, около 17 часов, подошел к Оденсхольму тральщик *5*. Он застал здесь все II отделение, которое не смогло обследовать фарватеры №№ 3 (восточную часть) и 2 и около полудня возвратилось к Оденсхольму.

Вскоре после того как *5* стал на якорь рядом с тральщиками II отделения под западным берегом Оденсхольма, группа была атакована подводной лодкой *U-9*. Если сведения, сообщенные с тральщиков, не были ошибочными, то лодка выпустила 5 торпед; одна прошла под самым носом тральщика *8*, другая — под серединой *10* и ударилась после этого о киль *3*, но не взорвалась (в машинном отделении *3* слышали удар); третья торпеда прошла под подзором того же тральщика *3* между ахтерштевнем и отваливавшей шлюпкой, четвертая всплыла по правому борту *5*, а пятая взорвала тральщик *4*. Он быстро затонул в небольшом расстоянии от маяка.

Остальные тральщики тотчас после взрыва стали сниматься с якорей и спустили шлюпки. *8* и *10* открыли огонь по рубке подводной лодки, показавшейся и скрывшейся после первых же выстрелов. Сила ветра достигла 8 баллов, но за островом волнение не превышало 4 баллов; тем не менее спасательные шлюпки выби-

вались из сил и, несмотря на все их старания, из 27 человек, попавших в воду, четыре матроса утонули; кроме того, три матроса были убиты взрывом.

Тральщик *10*, в полной темноте подбиравший из воды последних людей, утром 6 ноября пришел в Рокегюль. Тральщики *3*, *5* и *8* ночью пришли в Балтийский порт. Здесь находился на *Проводнике* начальник 2-й партии. Получив утром 5 ноября радио начальника II отделения: «Свежая погода препятствует тралению, возвращаюсь к Оденсхольму», Ковалевский, опасаясь последствий дневной стоянки тральщиков у Оденсхольма, по радио приказал начальнику II отделения итти в Балтийский порт. Но на тральщиках 2-й партии не несли регулярной радиовахты, и радио принято не было.

В момент атаки из состава I отделения 2-й партии у Оденсхольма находился лишь тральщик *5*, а *2*, *12* и *23* были еще далеко позади. Получив радио о взрыве *4*, Ковалевский приказал всем тральщикам итти в Балтийский порт. Ночью сюда добрался *2*, принявший это радио. Тральщик *12*, не принявший радио, и *23*, вообще не имевший радиостанции, в полной темноте стали на якорь у Оденсхольма, ничего не зная о гибели *4*. 6 ноября в 9 ч. 15 м., когда наблюдательный пост передавал им с маяка по семафору распоряжение Ковалевского итти в Балтийский порт, *U-9* вторично атаковала тральщики. У Ролльмана ничего не говорится об этой второй атаке, но ошибки быть не могло; торпеда, выпущенная с расстояния около 5 кабельт. по направлению от NNW, ударилась в борт *23* и, не взорвавшись, прошла под котельным отделением по направлению к южной оконечности острова. На тральщике *12* заметили след торпеды и вместе с *23* он открыл огонь по перископу, который тотчас скрылся. Тральщики ушли в Балтийский порт.

6 ноября погода несколько улучшилась, но тральщики 2-й партии на работу не вышли; некоторые из них исправляли повреждения, полученные во время шторма. К тому же действия *U-9* и неисправное несение радиовахты внесли в их ряды полное расстройство, и к утру 6 ноября 7 тральщиков оказались в трех различных пунктах.

II отделение 1-й партии перешло в этот день в Гангэ, а III отделение, в отступление от плана, было задержано Киткиным в Юнгфрузунде. Накануне начальник минной обороны телефонограммой сообщил о предстоявшем возвращении с моря подводных лодок, вследствие чего было крайне желательно уничтожить заграждение на фарватере № 30. Киткин ответил, что к этой работе будет приступлено лишь после обследования фарватера № 21-нов. Этот последний проходил под острым углом к районам заграждений №№ 86 и 87, поэтому Киткин предполагал выслать *минрепы* для уничтожения заграждения № 86 с тем, чтобы восстановить закрытый для плавания фарватер № 21.

6 ноября для тральщиков III отделения было слишком свежо, но *циклонам* удалось обследовать фарватер № 21-нов. Обследованию «туда и обратно» помешала авария в машине миноносца *220*,

вынудившая отделение возвращаться малым ходом без тралов. Кроме того, во время траления у *218* в котле потекли трубки, и он самостоятельно вернулся в Юнгфрузунд.

С точки зрения Киткина, находившегося в Эре и не имевшего сведений о произошедших на больших кораблях восстаниях матросов (*Гангут*), дредноуты могли бы выйти в море уже 6 ноября. В период нахождения кораблей в море Киткин предполагал обратить внимание на расширение зоны фарватера № 21-нов; *минрепы* должны были уничтожать заграждение № 86, начав работу с Ost, а *циклонам* надлежало уничтожать заграждение № 87, начав работу с W. Что касается задержки, произошедшей с выходом больших кораблей, то она оказалась как нельзя более своевременной: с 8 ноября, в результате гибели крейсера *Ундине*, дозорный крейсер, занимавший позицию № 4, которая находилась на пути русских кораблей, в светлое время суток должен был отстаиваться в Виндаве, поэтому в 6 часов 11 ноября, когда корабли пересекали Эстергарн-Люзерортскую позицию, пост № 4 оказался незанятым; миноносцы же, наблюдавшие за проходом между Готландом и Эландом, частью укрылись от надвигавшегося шторма, частью находились у шведского берега; наконец, подводная лодка *U-9* 8-го ушла в свою базу.

7 ноября свежая погода не позволила работать на заграждениях. II отделение 1-й партии вернулось в Юнгфрузунд. По просьбе Киткина начальник минной дивизии освободил на несколько дней находившиеся в его распоряжении тральщики *9* и *11*, которые совместно с *10* перешли в Балтийский порт. Ковалевский донес, что 6 тральщиков, находившихся в Балтийском порту, к утру 8-го будут готовы к походу.

8 и 9 ноября работать в море было невозможно. 9-го Киткин вызвал в Эре I отделение 2-й партии; тральщики эти были мореходнее *циклонов* и, в случае крайности, их можно было выслать для предварительного обследования морских фарватеров. В тот же день *Петропавловск*, *Гангут* и *Рюрик* перешли из Гельсингфорса на рейд Пипшер.

Утром 10 ноября Киткин на тральщике *22* подошел к борту *Петропавловска* для непосредственных переговоров с начальником действующей эскадры. Последний сообщил, что он намерен был выйти в море в тот же вечер; возвращение предполагалось утром 12 ноября. Высказывая опасение по поводу близости заграждения № 87 к зоне фарватера № 21-нов., тем не менее он имел, повидимому, намерение возвращаться через Эре; так, по крайней мере, понял его слова Киткин, у которого создалось впечатление об отрицательном его отношении к варианту возвращения через Ревель. К тому же адмирал не осведомился у Киткина о состоянии фарватеров №№ 22 и 9, между тем они не были обследованы, и в связи с закрытием фарватера № 30, в операционной линии Дагерорт — Ревель произошел разрыв. Присутствовавший при разговоре начальник I бригады крейсеров, в свою очередь, просил Киткина в ночь на 12 ноября расставить тральщики на поворотных точках фарватера Утэ — рейд Бокула и взять на себя заботы

о своевременном зажжении маяка и створных мигалок, освещавших входной створ (фарватер № 18).

Получив эти сведения, Киткин изменил план работ 1-й партии. По условному сигналу («работа № 1») *циклоны* должны были обследовать фарватер № 21-нов. и расширить его зону несколькими короткими галсами, сделанными между осью фарватера и заграждением № 87. II отделение 1-й партии должно было протралить створы Эре, а III отделение — стратегический фарватер Эре — Утэ. В 9 ч. 20 м. Киткин дал радио «работа № 1», но I и II отделения 1-й партии, вышедшие в море, через час принуждены были возвратиться, не имея возможности поставить тралы на волне в 6 баллов. III отделение, выполнив задачу, стало на якорь в бухте Утэ; сюда же, под охраной *Бобра*, был выслан транспорт *Веди*. I отделение 2-й партии, в полдень прибывшее на рейд Пипшер, на работу не высылалось. В Финском заливе было тише, и II отделению 2-й партии удалось обследовать фарватер № 2; на ночь тральщики стали у Шпитхамна, полагая, что здесь, на фоне берега, они будут в безопасности от атак подводных лодок.

Вечером дредноуты *Рюрик* и *Новик* вышли в море, направившись затем по новому фарватеру № 21; вслед за ними вышли *Адм. Макаров*, *Баян* и *Олег*.

11 ноября по условиям погоды ни одной из намеченных работ выполнить не удалось.

В 4 часа у SW-й оконечности о. Утэ взорвалась мина. Судя по яркому столбу пламени, это была плавающая мина, прибитая к скалам SO ветром. Тем не менее *Минрепу* и *Взрыву* было приказано проконтролировать фарватер № 18; в помощь им с рассветом было выслано в Утэ II отделение 1-й партии. Несмотря на крупную волну, оба тральщика успешно справились с задачей; мин на входном створе не оказалось.

С вечера 6 тральщиков II и III отделений были расставлены на якорях для обозначения навигационных опасностей, как это было условлено с начальником бригады на случай ночного входа крейсеров через Утэ.

Фугас и *Запал* обследовали в этот день фарватер № 29.

Между тем, большие корабли, успешно выполнив постановку заграждения, находились уже на пути к Дагерорту. Как выяснилось впоследствии, начальник эскадры имел распоряжение командующего флотом возвращаться через Ревель, однако лишь в том случае, если корабли подойдут к начальной точке фарватера № 23 не позднее 1—2 часов (12 ноября), потому что только при этих условиях они могли бы поспеть в Ревель до наступления рассвета.

Несмотря на навигационные трудности, связанные с ночным плаванием по фарватерам № 9 и 22, зоны которых возбуждали к тому же сомнения в гидрографическом отношении, Канин отдавал предпочтение именно этому пути; он полагал, что в плохую видимость и особенно в пургу корабли встретили бы еще большие трудности, если бы им пришлось возвращаться шхерами. Со своей стороны Киткин решительно отвергал возможность ночного возвращения из дальнего похода без обсервации по фарватерам

№№ 9 и 22, и, не получив от штаба флота распоряжения об обследовании этих фарватеров (после того как система, включавшая фарватер № 30, оказалась непригодной), не сделал этого и по своей инициативе. Начальник эскадры, от которого и зависело принятие окончательного решения, занимал в этом вопросе среднюю позицию. Но между штабом флота, начальником действующей эскадры и начальником дивизии траления не было полной договоренности, и в результате этого создалось положение, которое могло бы иметь тяжелые последствия, если бы счисление больших кораблей оказалось менее точным.

12 ноября около часа линейные корабли подошли к началу фарватера № 23. Начальник эскадры по радио запросил начальника службы о состоянии фарватеров №№ 22, 9, 4, 3 и 2. Получив в ответ сообщение о том, что фарватер № 9 вообще никогда не был обследован, а фарватер № 22 в последний раз был обследован 27 августа, адмирал оказался в затруднительном положении.

Итти по необследованным фарватерам, особенно ввиду обнаружения заграждения № 87, он не решался; входить ночью через Эре было невозможно. Между тем до рассвета оставалось еще несколько часов, а милях в 20 позади дредноутов полным ходом шли крейсеры. Не видя иного выхода, адмирал решил до рассвета крейсеровать по фарватеру № 21-нов. и по радио предупредил об этом крейсеры. Последние, чтобы не столкнуться в темноте с дредноутами, прошли по фарватеру № 23, повернули на фарватер № 24 и, потребовав зажжения маяка, без всяких затруднений вошли в шхеры через Утэ. Не менее удачно закончилось маневрирование между двумя заграждениями и для группы дредноутов, которая с рассветом подошла к Эре.

По результату работ, выполненных в 1915 и 1916 г.г., выяснилось, что ближайшие мины заграждения № 86 находились в 4 милях к W от оси фарватера № 21-нов., ближайшая же точка опасного района № 87 была определена в расстоянии 1 мили к Ost от оси того же фарватера.

Тотчас после возвращения кораблей с моря I и II отделения 1-й партии были отправлены в Гельсингфорс для ремонта, III отделение 1-й партии ушло в Або для сдачи негодных катеров, а I отделение 2-й партии — в Ревель. В море выходило только II отделение 1-й партии, обследовавшее фарватеры №№ 2 и 3.

3. Траление, не связанное с ходом заградительных операций

а) Русская мина на рейде Севастополь

Не успели четыре *минрепа* вернуться в Гельсингфорс, как их снова пришлось выслать в Эре. 15 ноября на рейде Севастополь произошел взрыв мины. Подобные случаи много раз происходили у опушки шхер, но никогда еще не бывало, чтобы плавающая мина так далеко проникала в шхеры. Штаб флота распорядился протралить створы Эре. 17 ноября, выполняя эту работу, 1 группа III отделения на створе № 603, представлявшем собою западную границу рейда Севастополь, затралила русскую боевую мину

образца 1912 г. Она всплыла при очистке трала Шульца, но вследствие ее опасного состояния (диск остался нажатым) ее пришлось расстрелять; она утонула, не взорвавшись, номер ее не удалось выяснить, и тайна ее проникновения в шхеры осталась неразгаданной.

Это был один из тех сомнительных случаев, которые заставляли предполагать, что мины с якорями могли перетаскиваться с места на место штормами и пловучими льдами; но в каждом из этих случаев можно было допустить, что эти мины были затащены механическими тралами — щитовым или Шульцем. Менее всего это допущение казалось справедливым в отношении мины, обнаруженной на рейде Севастополь. В последний раз траление производилось здесь 4 ноября, после чего по створу № 603 проходили большие корабли. По этому поводу высказывалось множество предположений. Допускалось, что мина в промежуток времени между 4 и 17 ноября могла быть занесена продолжительными SO-ми ветрами с ближайшего заграждения, поставленного *Ладогой* у Бенгшера; при этом она могла быть неисправной, поэтому корабли, шедшие точно по створу, и не могли на ней взорваться. Кроме того, мина могла находиться там и ранее 4 ноября, но ее углубление могло быть более 30 фут (9,1 *м*); между тем после аварии, происшедшей на плесе Гангэ, 17 ноября траление впервые было произведено в шхерах на глубину 40 фут (12,2 *м*), соответствовавшую глубине гидрографического траления. Говорилось даже о злом умысле со стороны финнов, но никаких реальных данных для этого не имелось, и все прочие предположения были также мало обоснованными.

Единственное, что заслуживало в этом вопросе внимания, это соображение о том, что заграждение *Ладоги* было поставлено на неровном каменистом грунте, в период же с 5 ноября дули продолжительные свежие Зюйд-Остовые ветры.

б) Уборка заграждений в Ботническом заливе

Весной у подходов к Кристинестадту, Николайстадту и Гамля-Карлебю были поставлены минные заграждения (№№ 50, 69 и 71). Польза их были сомнительна, потому что, по местным условиям, о существовании этих заграждений германцы, по всей вероятности, были осведомлены. К тому же в 1915 г. ни один германский крейсер не проникал в Ботнический залив; лишь однажды, 7 ноября, подводная лодка *U-10* совершила короткий рейс к Иефле.

Заграждения сильно стесняли мореплавание, и в конце октября командование приказало их убрать.

К Кристинестадту 1 ноября были высланы тральщики *19* и *Чека* с теплоходом[1] *8*. *Чека* по выходе из Гангэ потеряла винт и была отбуксирована обратно. 2 ноября в Або был получен моторный

[1] Теплоходами назывались небольшие катеры с нефтяными двигателями, специально приспособленные для постановки и уборки мин. В распоряжении дивизии траления находилось от 3 до 4 теплоходов. В дальнейшем мы будем именовать их катерными тральщиками.

катер *4*. 3-го тральщик *19*, имея на буксире катеры, направился на N под охраной миноносца *Прыткий*; к ночи пришли в Раумо. К северу от Ментелуотто фарватеры не были обставлены вехами, поэтому в дальнейшем пришлось брать финляндских лоцманов, которые долго не отвечали на вызовы и еще дольше заставляли себя ждать. Жизнь в этих районах давно замерла, и появление русских судов было неожиданным. Лоцманы с удивлением разглядывали колесный тральщик; на их памяти подобных пароходов в Ботническом заливе никогда не бывало.

Работа, начатая 5 ноября на подходе к Кристинестадту, подвигалась крайне медленно вследствие неопытности команды. Заграждение было, наконец, найдено; оба катерных тральщика затралили мины, но вслед затем на катере *4* увидели перископ. Об этом было передано на *Прыткий*, и там успели заметить след торпеды, прошедшей «прямо за кормой». Перископ оказался обрубком вехи; продолжая работу, теплоходы обнаружили еще две мины. Вскоре *Прыткому* пришлось итти за углем в Або, а тральщик *19* пошел за водой в Каскэ. Тем временем в шхерах появился молодой лед, и руководитель работ, опасаясь зимовки в заливе и не выждав изменения погоды, тотчас ушел в Гельсингфорс.

Более успешными были работы второй группы. Прибыв в Николайстадт по железной дороге, она получила там и приспособила для траления моторный бот *Траффик* и баржу для мин. Работе, начатой 4 ноября, сильно мешал свежий зюйд-ост, а 6-го появился молодой лед, заставивший прервать траление до 14 ноября; в этот день лед был взломан ветром. Продолжая работу вплоть до 21 ноября, *Траффик* убрал с главного фарватера, проходившего у башни Реншер, в общей сложности 18 мин, после чего с помощью ледокола направился на N в Гамля-Карлебю, куда удалось добраться только 26 ноября. Однако морозы доходили уже до 15°, и море быстро покрывалось льдом, поэтому никаких работ на заграждении № 71 произвести не удалось.

Экспедиция запоздала по меньшей мере на один месяц, и труды ее оказались излишними, потому, что зимой все мины были уничтожены льдами. Тральщики, посланные на север в июне 1916 г., не нашли на подходах к Гамля-Карлебю, Якобстадту и Кристинестадту ни одной мины. Правда, море в этих районах на мелких глубинах промерзает иногда до дна, но все же этот результат был несколько неожиданным для командования, которое сделало отсюда дополнительные выводы о необходимости деятельно подновлять весной оборонительные заграждения, выставленные для прикрытия Ирбенской и Передовой позиций.

в) Систематическое траление

В периоды заградительных операций за неимением свободных тральщиков приходилось прерывать систематические работы на Центральной позиции и отменять дежурство в Суропском проходе. В остальное время порядок этих работ не нарушался до конца навигации. 15 ноября I отделение 2-й партии, возвращаясь из Эре в Ревель, протралило по пути Центральную позицию.

В период с 21 по 27 ноября тральщики *15*, *16* и *17* контролировали южный и северный выходы из Моонзунда, причем у Вормса проверялись главный и западный фарватеры и делались контрольные галсы в промежутке между обоими фарватерами. С 30 ноября по 4 декабря эти тральщики выполняли задание по стаскиванию с мели и буксировке тральщиков 2-й партии, потерпевших аварию на Нуккэ-Вормском фарватере. 5 декабря группа была вызвана в Куйвасто для участия в работах на заграждении № 65.

г) Уничтожение заграждения у входа в Пернов

5 ноября при большой убыли воды (на 1 *м* ниже ординара) с дамбы было замечено 7 мин, стоявших по сторонам от фарватера, который был протрален в конце сентября для входа в Пернов. На одной из этих мин через несколько дней взорвалась рыбачья шлюпка. Тральщикам *2* и *23* приказано было уничтожить это заграждение с помощью рыбачьих моторных катеров.

Захватив в Рогекюле 2 катера с осадкой 4 фута (1,2 *м*), тральщики 19 ноября прибыли в Перновский залив. Мины, оказавшиеся уже под водой, были найдены и обозначены пробковыми буйками с помощью мелких судовых шлюпок. После этого мины захватывались катерным тралом (без патрона) и отбуксировывались на мелкое место. Якори мин так плотно сидели в илистом грунте, что катерам не всегда удавалось стащить их с места; в таких случаях помогал катер службы связи, который брал их на буксир.

Все шесть мин были вытралены. Благодаря наделкам на колпаках мины были очень чувствительными; одна мина взорвалась в трале при буксировании, а другая — от удара пробкового буйка; остальные были расстреляны. Весь прилегавший район был тщательно протрален, и 29 ноября тральщики ушли на соединение со 2-й партией.

С учетом двух мин, взорвавшихся от ударов льдин, и одной мины, выброшенной на берег и поднятой 24 ноября тральщиком *2*, всего на этом заграждении было зарегистрировано 12 мин; и действительно, миноносец *V-183* поставил 20 августа 12 мин. Заграждение находилось в сравнительно укрытом от волны месте и оказалось благодаря этому довольно стойким; за промежуток времени в 3 месяца, протекших со дня постановки, сорвана была всего одна мина. Но к весне 1916 г. все эти мины несомненно были бы уничтожены льдом, и вообще все мелкопоставленные заграждения в Рижском заливе имели лишь «сезонный» характер. Более стойкими в отношении волны и льда оказались некоторые глубокопоставленные заграждения, хотя и в этом случае многое зависело от различных условий, характер которых в точности установить не удалось.

IX. ТРАЛЕНИЕ ВО ВРЕМЯ ДЕКАБРЬСКОЙ ЗАГРАДИТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ

1. Ход заблаговременного траления

Вторую заградительную операцию решено было выполнить 3—5 декабря, в период новолуния. Киткин был предупрежден за

12 дней, и уже 22 ноября на тральщики разослали план, предусматривавший начало заблаговременного траления на 23 ноября. К этому сроку не все тральщики вышли из ремонта и, в частности, *минрепы* были готовы лишь 26-го, поэтому так называемая «программа максимум» не была полностью осуществлена.

Решено было избежать на этот раз всякого рода недомолвок, имевших место во время ноябрьской операции. Трудности возросли, потому что продолжительность светлого времени сократилась до 6—7 часов, и наступили ранние холода, затруднявшие условия плавания для мелких кораблей. Но и для больших кораблей обстановка была сложнее, потому что после первого же сильного снегопада шхерные стратегические фарватеры могли оказаться непригодными для плавания; вехи обмерзали и вследствие этого ложились на-бок или тонули, а створные и прочие знаки становились неразличимыми.

Общая схема выхода оставалась прежней, т. е. дредноуты должны были выйти через Эре, а крейсеры — через Утэ, но возвращаться, вероятнее всего, предстояло через Ревель. Отсюда возникла необходимость обеспечить кораблям плавание по системе фарватеров №№ 22, 9, 4, 3 и 2, а для выхода через Эре по новому фарватеру № 21. Следовало также уничтожить заграждение № 87 и определить границы заграждения № 86. Штаб флота полагал, что полезно было бы обследовать также и фарватер № 23. Кроме того, как обычно, подлежали проверке шхерные фарватеры и выход из Утэ по фарватерам №№ 18 и 24. Необходимым минимумом считалось выполнение всех перечисленных выше работ, кроме обследования фарватера № 23 и работ на заграждениях №№ 86 и 87.

Работа на заграждении № 86 была поручена *минрепам*, а уничтожение заграждения № 87 — *циклонам*. С тех пор как *циклоны* затралили мины на фарватере № 30, исчезли сомнения, долгое время существовавшие в отношении их большой осадки, которая, по общему мнению, не позволяла им работать на заграждениях. В единственном до того случае, 18 июля, когда *циклоны* непосредственно встретились с минами, миноносец *218* подорвался на первой же мине, которая оказалась у него на пути, и это вызвало преувеличенное представление об опасности, которой они подвергались на заграждениях. Упускалось из виду, что богшерское заграждение было мелкопоставленным, да и самый взрыв причинил *218* лишь незначительное повреждение.

24 ноября 4 *циклона* перешли в Рогекюль для работ на фарватерах №№ 9 и 22 и на заграждении № 87. Только 27-го погода позволила им обследовать оба фарватера, после чего они вернулись в Рогекюль. Работать было нелегко вследствие сильного обмерзания корпуса и надстроек. В тот же день Киткин на тральщике *22* с *минрепами*, тральщиком *18* и *Наутилусом* перешел из Гельсингфорса в Гангэ.

28 ноября II отделение 1-й партии вышло из Гельсингфорса в Эре. Тральщики *3* и *5*, выйдя для обследования фарватеров №№ 2—4, из-за свежести ветра обследовали лишь первый из них

и укрылись в Балтийском порту. В Гангэ и в Рогекюле свирепствовала пурга.

29-го Киткин со всеми тральщиками, находившимися в Гангэ, вышел в Юнгфрузунд. III отделение протралило створы Эре. Тральщики *3* и *5* из-за непогоды смогли обследовать лишь фарватер № 3 и на ночь стали на якорь у Такхоны.

Циклоны из-за свежести ветра на работу не выходили. Они перешли в этот день в Гангэ, где к ним присоединился прибывший из Гельсингфорса миноносец *219*.

Декабрьская операция изобиловала всякого рода авариями тральщиков. Начало положила *Искра*, которая на Чуконском фарватере ударилась 29 ноября о неизвестный камень; ее пришлось отправить в ремонт.

Тральщики *2* и *23*, идя из Моонзунда на соединение с I отделением 2-й партии, на Нуккэ-Вормском фарватере сели на мель; 30-го к ним на помощь пришли от Тахконы *3* и *5*. Стаскивая *2*, тральщик *3* сам сел на мель. После этого на помощь пришли *16* и *17*.

С рассветом 30 ноября Киткин на тральщике *22* с четырьмя *минрепами* и *18* вышел в море для определения границ заграждения № 86, но крупная зыбь от SSW заставила его вернуться в Юнгфрузунд. Ввиду выхода из строя трех тральщиков I отделения 2-й партии 1 декабря приказано было обследовать фарватеры №№ 4—6 II отделению; выйдя из Ревеля, отделение, с наступлением темноты, стало на якорь южнее Шпитхамна.

1 декабря *Пламя* и *Патрон*, которым был поручен район Утэ — Люм, ушли с канонерской лодкой *Бобр* в Люм. Командиру *Бобра* было поручено общее наблюдение за работами в районе Утэ.

II отделение 2-й партии, выйдя от Шпитхамна на работу, из-за шторма со снегом возвратилось в 9 часов к Вормсу. По той же причине не работали *циклоны* и *минрепы*. Тральщики *7* и *12* обследовали фарватер 2 и пришли в Балтийский порт.

С помощью *16* и *17* тральщикам *3* и *23* удалось сняться с мели; повреждений у них не оказалось. Тральщик *2* засел очень плотно; в течение трех дней *16* и *17* совместно с землечерпалкой подмывали около него грунт винтами, и только 4 декабря его удалось стащить с мели.

2 декабря наступил последний день из числа 10 дней, которые были даны для выполнения заблаговременного траления. Киткин решил выполнить хотя бы тот минимум, который был необходим для выхода кораблей через Эре.

Циклоны, за исключением миноносца *218*, посланного в Або за провизией, вышли для обследования фарватеров №№ 6 и 21-новый. В 9 ч. 30 м. миноносец *215* вследствие порчи рулевой машины ударил в корму *216*. Оба миноносца получили повреждения и возвратились в Юнгфрузунд. Киткин отправил их на завод Крейтона в Або; команда приняла деятельное участие в ремонте, и 5 декабря после непрерывной трехсуточной работы они вступили в строй.

Оставшаяся в строю пара *циклонов*, несмотря на свежую погоду, выполнила задание и в 17 часов пришла в Утэ. III отделе-

ние, выходившее с рассветом на фарватер № 21, работать не смогло.

Пламя и *Патрон* протралили фарватер Утэ — Люм. Тральщики *7* и *12* обследовали фарватер № 3. II отделение 2-й партии вследствие густого тумана, стоявшего у Вормса, на работу не выходило, так как исходная точка при обследовании фарватеров №№ 4—6 была бы неверна, и в Эре пришлось бы входить по счислению.

Из Гельсингфорса прибыл миноносец *220*, а из Або вернулся *218*; к вечеру 2 декабря одна пара *циклонов* находилась в Утэ, а другая — в Юнгфрузунде.

3 декабря ветер несколько стих, но зыбь в море осталась. Видимость была около 1 мили. Условия погоды в общем за последние 6 дней были наиболее благоприятными.

Миноносцы *218* и *220* с начальником I отделения, выйдя с рассветом из Юнгфрузунда, прошли без тралов в конец нового фарватера № 21, обследовали фарватер № 24 и к темноте пришли в Утэ. Подобные обследования морских фарватеров одной парой принимались в то время как неизбежное зло. Это была крупная тактическая ошибка, которая до некоторой степени простительна по той причине, что еще не имелось достаточного боевого опыта. В настоящее время на основании всех полученных материалов можно утверждать, что обследование морского фарватера одной парой имело только отрицательное значение, потому что оно легко могло ввести в заблуждение; германские мины были очень нестойкими в отношении штормов, и не только одна, а даже две пары тральщиков могли пройти в случайном разрыве, образовавшемся в заграждении, что и случилось три раза подряд на заграждении «А». [1]

Пламя и *Патрон* утром обследовали фарватер № 18. Возвращаясь с тралом в Утэ в плохую видимость, не превышающую полумили, они встретили в $2^1/_2$ милях от маяка подводную лодку. Если это не была ошибка, то это могла быть только *U-17*, в период с 27 ноября по 8 декабря изучавшая выходы из Оландских шхер.

По донесению командиров тральщиков встреча была неожиданной для обеих сторон. Перископ прошел очень близко от тральщиков, и когда лодка была у них за кормой, то на некоторое время показалась из воды рубка. Не имея кормовых орудий, тральщики обрубили трал, дали радио о происшедшей встрече и скрылись за боном. Миноносец *222* тотчас вышел на поиски подводной лодки, но ничего не обнаружил. [2]

---

[1] В «Наставлении для боевой деятельности тралящих кораблей» имеется статья, по которой обследование одной парой не допускается. Однако при составлении этой статьи имелось в виду соображение о неточности счисления тральщиков и кораблей; вторая же не менее важная причина в то время еще не могла учитываться, так как германская история войны за 1915 г. не была опубликована.

[2] У Ролльмана об этой встрече не упоминается; но надо заметить, что он крайне мало говорит о действиях германских подводных лодок. Сверх того, что упоминалось в тексте, в кампанию 1915 г. русские тральщики еще в трех случаях доносили о виденных ими подводных лодках.

Из состава II отделения 2-й партии выбыл *8*, у которого обнаружилась неисправность в котле. Тральщики *9*, *10* и *11* до наступления рассвета снялись с якоря; при этом *10* в темноте не сумел разыскать отделение и вернулся к Вормсу, а *9* и *11* обследовали восточную часть фарватера № 4 и фарватеры 8 и 6 и из-за пурги стали на якорь у входа в Эре.

III отделение 1-й партии, для охраны которого прибыли эскадренные миноносцы *Амурец* и *Уссуриец*, с рассветом вышло с ними на фарватер № 21-нов. и сделало со щитовыми тралами 5 галсов в районе заграждения № 86. При этом, вопреки данной отделению инструкции, тральщики продвигались не с востока на запад (параллельно оси фарватера № 21-нов.), а с запада на восток (параллельно оси фарватера № 21-нов.). В конце последнего галса, в шир. 59°26',5 и долг. 22°4',5, каждая пара затралила по одной мине; одна взорвалась в трале, а другая всплыла. Кроме того, была встречена плавающая мина. Приближалась темнота, поэтому работа была прервана. Пока одна пара убирала перебитый взрывом трал, а другая очищала трал от мины, свежим норд-остом отделение было снесено в сторону и, возвращаясь в темноте в Эре, попало с миноносцами в буруны. С большим трудом был найден вход, и только в 23 часа тральщики и миноносцы пришли в бухту Эре.

Из сопоставления всех данных, полученных в результате работ 24 августа, 23 сентября и 3 декабря, трудно было сделать определенные выводы о границах, размерах и тем более о форме заграждения. Если счислимые места, в разное время сообщенные тральщиками, были верны и если мины действительно всплывали и взрывались в тех точках, где они были поставлены, то надо полагать, что ближайшая точка, в которой была затралена мина, находилась в расстоянии 4 миль от оси фарватера № 21-нов. Расстояние между крайними точками, в которых были затралены мины, достигало 6 миль, но при этом обращала на себя внимание большая разбросанность точек. Никаких выводов отсюда не было и не могло быть сделано, и до конца войны никем так и не было высказано предположения о том, что мина, затраленная 26 июля на фарватере № 17, была затащена тралом с заграждения № 86.

Командование было удовлетворено результатами всех тральных работ, выполненных в течение подготовительного периода, и выслало корабли из Гельсингфорса.

2. Предварительное траление

4 декабря шторм от NW не позволил тральщикам работать, но большие корабли благополучно прибыли на рейд Пипшер. Киткин имел совещание с начальником I бригады крейсеров, который от имени начальника действующей эскадры просил обследовать для выхода из Эре новый фарватер, несколько отличавшийся от № 21-нов.; начинаясь немного южнее, в шир. 59°26',3 и долг. 22°17',5, он выводил отсюда курсом 233° на большие глубины, в зону фарватера № 23. Преимущество этого фарватера, проведен-

ного без ведома командования и получившего условный № 32, заключалось в том, что он проходил дальше от заграждения № 87, которое не без основания продолжало смущать большие корабли. Киткин обещал обследовать этот фарватер 5 декабря, если позволит погода. Выход кораблей был назначен на 5 декабря вне зависимости от этого обследования, так как в крайнем случае корабли могли выйти по фарватеру № 21-нов.

5 декабря ветер несколько стих. III отделение 1-й партии протралило створы Эре, *Пламя* и *Патрон* обследовали фарватер № 18, а тральщики *9* и *11* обследовали фарватеры №№ 4—6.

Миноносцы *219* и *222*, прибывшие накануне из Утэ за углем, под охраной *Амурца* вышли через Эре в море, обследовали новый фарватер и к вечеру возвратились в Утэ. В 16 часов корабли вышли в море и направились по фарватеру № 32; они благополучно выполнили операцию, но главная их удача заключалась в том, что на их пути действительно не было ни одного заграждения; предварительное же траление, выполненное для них одной парой *циклонов*, являлось лишь самообманом.

Штаб флота не был извещен ни о результате переговоров Киткина, ни о пути, который был избран начальником эскадры. Обстоятельство это не должно было иметь вредных последствий, потому, что Киткин, находившийся в узловом пункте работ, имел твердую договоренность о порядке возвращения кораблей с моря. Фарватер № 32 годился лишь для выхода, но не для возвращения, потому что начальная его точка (западный конец) была слишком удалена от Дагерорта, что не позволяло проверить счисление по зажженному маяку. Считалось наиболее вероятным, что все корабли будут возвращаться через Ревель по фарватерам №№ 23, 22, 9 и т. д.; в случае же необходимости возвращения шхерами, для всех кораблей избирался фарватер № 21-нов. Возвращение крейсеров через Утэ считалось наименее вероятным, так как при наступивших снегопадах, затруднявших условия шхерного плавания, невыгодно было удлинять путь в Гельсингфорс шхерами. В соответствии с этими предположениями, Киткин решил обратить главное внимание на обследование внутренних фарватеров Финского залива и на расширение зоны фарватера № 21-нов.

III отделение 1-й партии с рассветом 6 декабря, имея в охране *Уссуриец*, вышло в район заграждения № 86. На этот раз, по личному приказанию Киткина, отданному перед выходом тральщиков из бухты Эре, применены были змейковые тралы. Делая галсы параллельно оси № 21-нов. фарватера и постепенно приближаясь к заграждению, тральщики в конце работы подсекли одну мину, взорвавшуюся в трале. Счисление оказалось точным, и полученное место затраленной мины явилось впоследствии надежным контролем всех выполненных работ.

Тем временем миноносцы *215* и *220*, вышедшие с рассветом с начальником I отделения, сделали 6 галсов в южной части фарватера № 21-нов., постепенно приближаясь к заграждению № 87. В конце работы, немного севернее того места, где 4 ноября были затралены мины, миноносцы затралили и расстреляли еще одну

мину. Благодаря этому определилась северная граница заграждения, которую с некоторым запасом решено было считать на широте 59°14'.

Тральщики 2-й партии обследовали в этот день фарватеры №№ 2 и 3; II отделение той же партии обследовало восточную часть фарватера № 4 и фарватеры №№ 8 и 6, а также створы Эре. *Пламя* и *Патрон* в оба конца обследовали входной створ в Утэ.

К вечеру ветер усилился. Киткин перешел на тральщике 22 в Утэ и так же, как и в ноябре, на случай ночного входа крейсеров расставил 4 тральщика в поворотных точках фарватера. Вследствие усиления ветра Киткин приказал с вечера зажечь створные мигалки; бон был разведен и охранялся миноносцем *Прыткий* и *Планетой*.

Из всех работ, которые следовало бы произвести в порядке предварительного обследования, в шхерах не были протралены фарватеры Утэ — Эре и Эре — Поркалауд, а в море не повторено обследование фарватеров №№ 9, 22 и 24. Последнее обстоятельство объяснялось еще отсутствием на этот раз специального угольщика, вследствие чего *циклонам*, возвращавшимся после работы в Утэ, приходилось тратить следующий день на приемку угля в Юнгфрузунде. По этой же причине *циклоны* дважды выходили на работу в составе одной пары. Для траления в шхерах свободных тральщиков не было.

Утром 7 декабря дредноуты возвратились с моря через Ревель, а крейсеры — через Утэ, но дивизия траления тщетно ожидала от штаба флота условного радио, разрешавшего возвратиться в базы.

За время операции со стороны тральщиков потребовалось большое напряжение. В процессе заблаговременного и предварительного траления были частично определены границы заграждений №№ 86 и 87 и обследованы от одного до четырех раз фарватеры №№ 2—6, 8, 9, 18, 21-нов., 22, 24 и 32, а также створы Эре и фарватер Утэ — Люм. Помимо пурги, свежих погод, жестокого холода и сильного обмерзания маленьких кораблей, тральщикам приходилось еще испытывать недостаток в свежей провизии, потому что, для соблюдения тайны операции, сообщение с портами было прервано (запрещение это дважды было нарушено дивизией траления). Впрочем, как пишет Ролльман [3, стр. 308], «на этот раз германское командование было предупреждено. Адмирал-штаб 2 декабря получил из Стокгольма сведение о том, что русский флот собирается совершить набег на Либаву». Но даже это извещение не повлияло на характер германской стратегии. В.-адм. Шульц ограничился усилением оборонительных мер в Либаве, но не направил ни одного заградителя в русские воды.

X. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД И ИТОГИ КАМПАНИИ

1. Работы на заграждении № 65 у южного входа в Моонзунд

Заграждение № 65, поставленное 19 августа у южного выхода из Моонзунда, в скором времени потеряло свой смысл и после оборудования Ирбенской позиции приобрело все отрицательные свойства, присущие всякому оборонительному заграждению. По-

мимо того что в темное осеннее время оно сильно затрудняло вход в Моонзунд, приходилось еще отвлекать тральщики от выполнения других работ для периодического протраливания входного фарватера. 23 ноября Киткин получил распоряжение убрать это заграждение.

Подобно тому, как выполнялась работа у входов в Пернов и в порты Ботнического залива, т. е. там, где не требовалось особой спешности, уборку заграждения № 65 решено было произвести с помощью катерных тральщиков. 24-го из Гельсингфорса вышли тральщики *14* и *19* с тремя катерами. 27-го, воспользовавшись временным улучшением погоды, тральщики отбуксировали катеры из Гангэ в Моонзунд; их конвоировали миноносцы *Бдительный* и *Инж.-мех. Дмитриев.*

Затяжные свежие погоды позволили начать работу лишь 3 декабря; в этот день было затралено 2 мины. Ночью свежий SW заставил перейти в Куйвасто, где в течение двух дней тральщики выдерживали шторм, отстаиваясь на двух якорях и давая ход машинам. 5-го к ним присоединились *16* и *17*, и в тот же день в Куйвасто появился молодой лед. 6-го удалось затралить еще 5 мин, но вскоре пришлось уйти в Рогекюль. Вечером 10-го пришло разрешение возвращаться в Гельсингфорс.

Оставив в Рогекюле катеры, тральщики пробились к Вормсу через сплошной лед толщиной 20 *см*. В ночь на 14 декабря тральщики пришли в Балтийский порт, совершив переход от Вормса попутным штормом силой до 8 баллов. Утром они вышли в Ревель, но *14* потерял на волне винт и получил повреждение в машине; *17* отбуксировал его обратно в Балтийский порт. Тральщики *16* и *19* 15-го прибыли в Гельсингфорс, а *14* и *17*, оба с повреждениями в машине, были в этот день отбуксированы в Ревель тральщиками 2-й партии.

2. Неосуществленные намерения командования

7 декабря, находясь еще в Утэ, Киткин получил от командующего флотом радио с приказанием сосредоточить 1-ю партию в Лапвике, а 2-ю в Ревеле и приготовиться к новым работам. Сделав необходимые распоряжения, Киткин поспешил в Ревель, чтобы ознакомиться с планами командования.

Быстро надвигалась ранняя зима; проведение новой операции было бы сопряжено для тральщиков с непосильными трудностями. Киткин решил убедить командование в несвоевременности операции. После ряда успешных походов было бы крайне нецелесообразно подвергать большие корабли риску, несоизмеримому с теми возможностями, которые давали имевшиеся в распоряжении скудные тральные средства. Следовало ожидать постановки минных заграждений в пределах передового театра; темные зимние ночи и отсутствие дозоров являлись для этого наиболее благоприятными условиями, которые германцы не преминут использовать, чтобы предохранить свои воды от постановки новых русских заграждений. Взрыв большого корабля и в боевом и в моральном отношениях явился бы крайне нежелательным заключительным эпи-

ходом успешно проведенной кампании. Если бы дивизия располагала мореходными эскадренными тральщиками, то еще можно было бы говорить о продолжении боевых операций.

10 декабря Киткин с флагманским штурманом прибыл на *Кречет*. Командующий флотом в нескольких словах изложил план намеченной операции — обстрела виндавской гавани *Авророй* с целью вызвать преследование со стороны германского крейсера, который, по имевшимся сведениям, базировался на Либаву. Дредноуты, держась перед этим за пределами видимости, должны были отрезать и уничтожить этот крейсер. В плане операции ничего не упоминалось о тралении на подходах к Либаве и впереди дредноутов. Само собой подразумевалось, что задачи дивизии ограничивались тралением в пределах Финского залива и передового театра; миноносцы минной дивизии, приспособленные для траления, к зимнему ремонту еще не приступали.

Учитывая трудность зимнего плавания больших кораблей по шхерным стратегическим фарватерам, главное внимание надлежало обратить на обследование операционной линии Ревель — Дагерорт. Возвращаться было предпочтительнее по новой системе фарватеров №№ 34, 33, 31, 4, 3, 2, проведенной с таким расчетом, чтобы не приходилось по счислению входить на фарватер № 22 и приближаться к зоне заграждения № 87. Идея проведения фарватера № 34 заключалась еще в том, что корабли могли крейсеровать по счислению по параллели 59° до тех пор, пока не представилась бы возможность определиться по Дагерорту; после этого корабли могли итти в начальную точку фарватера № 33, подняться на N и обойти все опасности по фарватеру № 31.

Этот проект, с точки зрения командования, страдал лишь одним крупным недостатком. Германские разведчики давно перестали показываться в районе Дагерорта, и это могло означать, что там было поставлено минное заграждение. Правда, подобное заграждение представило бы угрозу для самих германцев при ведении активных операций в русских водах; но вероятность этих операций была еще под сомнением, между тем для русских район Дагерорта, с точки зрения германского командования, должен был иметь первостепенное значение при всяких условиях. Задача дивизии траления заключалась, таким образом, не только в обследовании прежней системы фарватеров и новых (тридцатых) фарватеров, но и в обследовании обширного района, расположенного к W от Дагерорта. Командующий флотом приказал сделать здесь «ряд зигзагов». Дагерортские зигзаги тотчас вызвали со стороны Киткина возражение. Он заявил, что подобное обследование не достигнет цели, потому что германцы ставили не только крупные заграждения, как например, в 39 квадрате, но и небольшие минные банки. Следовало бы покрыть весь район сплошными галсами, но подобная работа должна была затянуться на много дней. Кроме того, Киткин высказал мнение о непригодности *циклонов* для работ в зимнее время. Командующий флотом ответил, что в скором времени ожидалось улучшение погоды, и приказал Киткину немедленно приступить к подготовительным работам по принципу забла-

современного траления, вошедшего в силу со времени ноябрьской заградительной операции.

В тот же день Киткин вернулся в Гангэ, где уже сосредоточилась вся 1-я партия; здесь же находилось II отделение 2-й партии, задержанное Киткиным на северном берегу до выяснения характера предстоявших операций. К утру 11 декабря была готова новая диспозиция.

Циклоны должны были базироваться на Моонзунд. В их распоряжение прибыл 12-го к Вормсу угольный транспорт *Покой*. II и III отделениям 1-й партии поручались створы Эре и Утэ и фарватер № 24, а 2-й партии — внутренние фарватеры Финского залива. Тральщики приготовились к длительным работам, но вопрос разрешился гораздо скорее, чем предполагал штаб флота.

11-го начальник I отделения с пятью *циклонами* перешел к Вормсу; сюда же прибыл эскадренный миноносец *Донской Казак*, предназначенный для охраны. II отделение 2-й партии вследствие неблагоприятной погоды в море не выходило.

Киткин на тральщике *22* с II отделением 1-й партии, *Наутилусом* и предоставленным в его распоряжение угольным транспортом *Слово* днем вышел в Утэ. С темнотой группа стала на якорь на плесе у знака Идшер (восточнее Юнгфрузунда). Ночью остовый ветер усилился до 7—8 баллов, и судам пришлось упорно бороться со штормом.

12-го из-за шторма никто на работу не выходил. К вечеру выяснилось, что *циклоны* не могли оставаться в Моонзунде, потому что у Вормса появились ледяные поля, дрейфовавшие со скоростью до 3 узлов; вокруг миноносцев начали образовываться торосы. При перемене места *циклоны* попали в сжатие; *215* получил в таранном отделении пробоину, а у *216*, *218* и *219* появилась течь.

Не предвидя на следующий день улучшения погоды, начальник отделения счел необходимым перейти с эскадренным миноносцем *Донской Казак* в Балтийский порт. Киткин перешел с судами в Юнгфрузунд и остался здесь выжидать результатов деятельности *циклонов*.

13 декабря в 7 часов *циклоны* вышли на работу. Получив об этом радио, Киткин выслал в Утэ II отделение с приказанием обследовать 14-го фарватеры №№ 24 и 33; III отделению было приказано обследовать фарватер № 18. Вместе с тральщиками вышли в Утэ эскадренные миноносцы *Стерегущий* и *Украйна*, присланные штабом флота для охраны. *Наутилус* вскоре вернулся в Юнгфрузунд, так как он не выгребал против волны на плесе у о. Венэ.

Между тем *циклоны* из-за большого волнения в 10 ч. 30 м. вернулись в Балтийский порт. Пункт этот был слишком удален от района работ, поэтому Киткин вызвал *циклоны* на северный берег, предполагая высылать их на работу из Утэ. Но начальник отделения ответил, что состояние *циклонов* после полученных ими во льду повреждений резко ухудшилось, и течь у них увеличилась. Пришлось отправить их в Ревель для исправления повреждений.

II отделение 2-й партии, выходившее в этот день на работу, из-за сильного волнения возвратилось в Гангэ.

14 декабря II и III отделения 1-й партии отстаивались от шторма в Утэ. Лишь II отделению 2-й партии с большим трудом удалось обследовать восточную часть фарватера № 3 и фарватер № 2; на ночь отделение стало в Балтийском порту. Встреченную по пути плавающую мину расстрелять не удалось вследствие сильного волнения.

Командующий флотом, ознакомившись с состоянием прибывших в Ревель *циклонов*, приказал им не выходить больше на работу и возвращаться в Гельсингфорс. Операция была отложена, и Киткин получил радио с приказанием вернуть тральщики в базы.

15-го *циклоны* пришли в Гельсингфорс и приступили к зимнему ремонту. Тральщики 2-й партии, взяв на буксир *14* и *17*, перешли в Ревель. Миноносцы II дивизиона, присланные для охраны, были отпущены в Ревель, а II и III отделениям 1-й партии Киткин приказал сосредоточиться в Гангэ для совместного возвращения в Гельсингфорс.

Уже в Юнгфрузунде был встречен лед, свободно выдерживавший человека. По мере продвижения тральщиков на восток лед становился все более крепким. Утром 16-го Киткин с 9 тральщиками и *Наутилусом* вышел из Гангэ. Флагманский штурман перешел на *Планету*, которая стала во главе колонны в роли ледокола; за ней шел тральщик *22*, обладавший хорошими ледорезными качествами, а затем — маленькие тральщики III отделения, постоянно застревавшие во льду, толщина которого колебалась от 10 до 30 *см*. Почти все вехи затонули, но благодаря хорошему знанию шхер весь переход был совершен без всяких аварий. К вечеру 16 декабря караван дошел до Поркалауда, и только к ночи 17-го удалось добраться до Гельсингфорса. В этот день подводная лодка *U-9* была выслана к Ревелю для прикрытия намеченной крейсерско-набеговой операции против русских сторожевых кораблей и тральщиков. Эта запоздавшая операция была отменена еще прежде, чем с *U-9* сообщили, что у эстляндского побережья незаметно никакого движения русских кораблей.

16 декабря в последний раз в этом году была протралена Центральная позиция. В тот же день штаб флота приказал иметь в Ревеле в часовой готовности 5 тральщиков 2-й партии. Мысль о выполнении намеченной операции не была окончательно оставлена, хотя ожидавшееся улучшение погоды упорно не наступало. Впрочем, не надеясь на значительное потепление и узнав о замерзании шхер, командование решило, что корабли выйдут и возвратятся через Ревель; так, по крайней мере, поступили уже три *новика*, поставившие 16 декабря заграждение у Виндавы.

17 и 21 декабря был протрален Суропский проход. С 23-го в часовой готовности в Ревеле были оставлены тральщики: *7*, *8*, *10* и *12*. 2 января 1916 г., по распоряжению штаба флота, они вышли на работу, но вследствие тумана возвратились в Ревель. 3-го, протралив Суропский проход, они обследовали часть фарватера № 2 и вход в Балтийский порт, где и заночевали. 4-го еще раз был обследован выход из Балтийского порта, после чего щитовыми и фортралами была обследована остальная часть 2-го, а также фар-

ватеры №№ 3 и 4. На этом закончилась первая часть работ, и 5-го тральщики вернулись в Ревель.

6 января была предпринята заградительная операция; она окончилась неудачей, потому что в районе Дагерорта эскадренный миноносец *Забияка* получил повреждение от взрыва мины; при этом нельзя было сказать с уверенностью, стояла ли она на якоре или была плавающей. Подозрения, существовавшие в отношении района к W от Дагерорта, усилились, и, все еще не отказываясь от мысли выполнить намеченную операцию, штаб флота решил ограничиться обследованием фарватеров №№ 9 и 22.

11 января четыре тральщика 2-й партии вышли на работу; они находились уже на меридиане Суропа, когда пришло распоряжение возвратиться в Ревель. В штабе флота были получены сведения об уходе из Либавы крейсера, являвшегося объектом операции, которая и была окончательно отменена.

3. Итоги кампании

Зимой 1915—16 г. на основе полученного опыта были составлены тактические инструкции по тралению; особое внимание в них уделялось методам обследования фарватеров и районов и определения границ минных заграждений. Впоследствии эти инструкции легли в основу «Наставления для боевой деятельности тралящих кораблей» (1928 г.). Технические усовершенствования и изменения, происходящие в деле траления и в конструкции мины заграждения, никогда не изменят двух основных правил, вытекающих непосредственно из опыта кампании 1915 г.

Первое правило трактует о необходимости производить траление перед каждым выходом кораблей в море. Для выполнения мелкой операции вполне достаточно предварительного траления, выполняемого непосредственно перед походом кораблей. Перед выполнением крупной операции, связанной с большими приготовлениями и внутренними перемещениями частей флота, необходимо произвести заблаговременное траление, по результату которого и принимается окончательное решение.

Второе правило требует от кораблей соблюдения дисциплины плавания. Кажущийся или вероятный успех, которого надеется достичь корабль, никогда не явится достаточным оправданием в том случае, если корабль взорвется на заграждении, стоявшем в стороне от протраленного пути.

Умение тралить было приобретено русскими сравнительно недорогой ценой. С начала войны до 1 февраля 1916 г. на германских минах, поставленных в русских водах, взорвались и погибли 1 заградитель, 4 тральщика, 2 портовых парохода и 1 рыбачья шлюпка. Кроме того, погибло на минах 5 нейтральных пароходов; незначительные повреждения получили 2 миноносца и 1 тральщик.

Степень успешности траления, достигнутая русскими тральщиками, не может быть выражена здесь абсолютными числами, но она наглядно вытекает из сравнения результатов, достигнутых обеими сторонами (см. таблицу 1).

ТАБЛИЦА 1

Степень успешности траления германских и русских тральщиков в период от начала войны до 1 февраля 1916 г.

Год, месяц	Число поставленных заграждений		Число обнаруженных заграждений 1		2		3		Число заграждений, не обнаруженных к 1 февраля 1916 г.	
	германцами	русскими	германцами	русскими	германцами	русскими	германцами	русскими	германцами	русскими
1914										
VIII	2	—	—	—	—	2	—	—		
IX	—	—	—	—	—	—	—	—		
X	—	2	—	—	—	—	—	—		
XI	—	6	—	—	—	—	2	—		
XII	2	5	—	1	—	—	—	1		
1915										
I	—	2	—	—	—	—	4	—		
II	—	2	—	—	—	—	—	—		
	—	—	—	—	—	—	1	—		
IV	1	—	3	—	—	—	—	—		
V	1	3	1	—	—	—	1	—		
VI	5	2	1	—	2	2	1	—		
V	1	—	—	—	—	—	1	—		
VIII	3	—	1	2	—		—	3		
IX	1	—	—	1	—	—	1	—		
X	3	—	—	—	—	—	—	—		
XI	1	1	—	2	—	—	1	—		
XII	1	2	—	—	—	—	1	—		
1916										
I	—	—	—	—	—	—	1	—		
Итого	21	25	6	6	2	4	14	4	3	7
4			24	29	8	19	56	19	12	33
		5	27	43	9	28	64	29		

Пояснения

1. Тралением.

2. По всплывшим минам и путем разведки (сюда же включены случаи взрыва двух нейтральных пароходов, направленных в загражденный район с целью проверки данных разведки).

3. Взрывами кораблей и пароходов (случаи взрыва тральщиков, выполнявших тральные работы и обнаруживших при этом заграждения, сюда не включены).

4. В процентах от общего числа поставленных заграждений.

5. В процентах от общего числа обнаруженных заграждений.

Таблица 1 составлена на основе приложений 3 и 4, т. е. в нее включены все заграждения, которые можно было по тем или иным признакам причислить к разряду активных.[1] Как видно из приве-

[1] К этой же категории активных заграждений отнесены 4 германских заграждения, поставленных на Эстергарн-Люзерортской позиции, так как, несмотря на их оборонительный характер, они могли сыграть свою роль во время походов русских кораблей.

денных в таблице данных, к концу рассматриваемого периода в германских водах из общего числа поставленных там заграждений остались необнаруженными только 12%. Это объяснялось удачным (с русской точки зрения) расположением заграждений на важнейших операционных путях германцев. Наоборот, в русских водах осталась необнаруженной 1/3 всех поставленных там заграждений, так как многие заграждения оказались в стороне от операционных путей русского флота. Отношение 1 : 3 является здесь сравнительным показателем искусства обеих сторон в вопросе о выборе места для постановки заграждений.

Подобным же образом отношение 1 : 3 характеризует техническую выучку обеих сторон и моральное состояние команд заградителей, а также степень налаженности разведки. Из числа 22 заграждений, обнаруженных германцами, только 9% были выданы всплывшими или слишком мелко стоявшими минами; русские обнаружили по всплывшим минам и путем разведки 28% германских заграждений.

Наиболее показательным является число заграждений, обнаруженных в результате взрыва кораблей и пароходов. У русских это число составило 4 (или 19%), а у германцев — 14 (или 56%), т. е. втрое больше, чем у русских. И здесь, следовательно, имеет место соотношение 1 : 3 не в пользу германцев; в данном случае оно является прямым показателем сравнительной неуспешности германской системы траления. Сказанному не противоречит сравнительное равенство числа заграждений, обнаруженных обеими сторонами путем траления (24% и 29% от общего числа поставленных заграждений), потому что массовая заградительная деятельность русских проявилась значительно раньше, чем у германцев, поэтому эффективность траления сказалась у русских лишь под конец рассматриваемого периода и впоследствии она несколько повысилась. Кроме того, показателем степени успешности траления и всех прочих мер борьбы с минными заграждениями прежде всего является число взорвавшихся кораблей, а не число обнаруженных заграждений. Число мин, поставленных обеими сторонами в течение рассматриваемого периода, было почти одинаковым; оно было очень велико по сравнению с количеством взорвавшихся судов (табл. 2).

ТАБЛИЦА 2

Общее число поставленных мин			Число взорвавшихся кораблей [1]			„Процент попадания“		
Германцами	Русскими	Всего	В русских водах	В германских водах	Всего	Для германских мин	Для русских мин	В среднем
3900	4400	8300	16	31	47	0,4%	0,7%	0,6%

Только 0,6% из общего количества поставленных мин выполнили свое назначение, причем и здесь было некоторое преимуще-

[1] Включая тральщики.

ство на стороне русских, у которых на каждую тысячу поставленных ими мин в среднем приходилось на 3 взрыва больше, чем у германцев. Лишь в одном отношении германцы значительно превзошли русских, а именно, опередили их в вопросе о постройке подводных заградителей.

Из общего числа 3900 германских мин 48 мин были поставлены подводным заградителем; в количественном отношении они составляли всего 1,2% от общего числа поставленных мин, но на их долю приходилось 12% всех потерь, понесенных русскими. Другими словами, русские потеряли на минах U/C в 10 раз больше судов, чем на минах, поставленных надводными заградителями. «Процент попадания» в среднем составил для этих мин 4% против 0,4%, выведенных для общего числа поставленных мин. Для отдельных заграждений этот процент был еще выше и для первого заграждения, поставленного *UC-4* у входа в Эре, этот процент достиг наивысшей характеристики 8,5%. Но этот первый успех был, в сущности, последним, потому что взрыв тральщика *1*, произошедший у входа в Моонзунд, уже не характеризовал собою тех условий, которые надо учитывать при рассмотрении случая с *Ладогой*.

Успех нового средства борьбы объяснялся, главным образом, внезапностью его применения в тех районах, которые русские считали недоступными для германских надводных заградителей, и лишь в незначительной мере этот успех мог быть приписан непредусмотрительности русского командования, проявленной им после того как были получены агентурные сведения о существовании германских подводных заградителей. С того момента, как этот факт стал доказанным, русские приняли соответствующие противомеры, и три новых заграждения, поставленных *UC-4*, были своевременно обнаружены.

В течение всей навигации 1915 г. русские потеряли 3 тральщика. Один из них был утоплен подводной лодкой, с другим произошел несчастный случай на собственных противолодочных сетях и только один взорвался на мине. За это время в общей сложности были вытралены или расстреляны 73 германских мины и 29 русских мин; из этого количества 66 германских мин были затралены или расстреляны крупными тральщиками и миноносцами, 7 германских мин и русские мины были вытралены катерными тральщиками с соблюдением всех мер предосторожности, при которых вероятность взрыва на мине сводилась к нулю. Учитывая взрывы *1* и *218*, непосредственно натолкнувшихся на мины, можно полагать, что вероятность взрыва тральщиков на мине, исчисленная по отношению к числу уничтоженных ими мин, составила 2 : 66 = 0,03, т. е. на каждую сотню германских мин, уничтоженных крупными тральщиками в боевой обстановке, без принятия мер предосторожности, приходилось 3 случая взрыва тральщиков на мине.

У германцев в 1915 г. погибли при работах на заграждениях 8 тральщиков и 3 тральщика получили повреждения. Общее число уничтоженных мин вероятно достигало 200—250; но главная работа по уничтожению заграждений и определению их границ была выполнена мелкосидевшими катерными тральщиками, следо-

вательно вероятность взрыва крупных тральщиков, исчисленная по отношению к числу уничтоженных ими мин, составляла не менее 0,09—0,10, т. е. она была примерно втрое больше, чем у русских. Отчасти это объяснялось характером работ, выполненных в Ирбене (форсирование мелкопоставленных заграждений).

Данные расчеты произведены спустя 20 с лишним лет после окончания войны, и они совершенно отсутствовали в планах и предположениях командования, составлявшихся на весну 1916 г. Но и без всяких подсчетов было ясно, что и в дальнейшем нельзя обойтись без потерь, между тем наличных сил дивизии траления было недостаточно для производства «авральных» работ, связанных с выполнением крупных операций. Так например, и в ноябре и в декабре нехватило тральщиков для организации систематического траления в шхерах, и большие корабли были предохранены от взрыва в шхерах не столько работами тральщиков, сколько наступившей ранней зимой, положившей конец деятельности *UC-4*.

Решено было значительно усилить состав быстроходных тральщиков. С того времени как *циклоны* обнаружили очень опасное для кораблей заграждение «С» и не понесли при этом потерь, исчезли остатки сомнений, и значение малых миноносцев в роли быстроходных тральщиков стало вполне очевидным. Но механизмы у *циклонов* были сильно изношены, и никогда не было уверенности в том, что в нужный момент в строю будут находиться хотя бы две пары. Число и общее протяжение фарватеров, проведенных в пределах передового театра, были слишком велики для того, чтобы эти фарватеры можно было обслуживать одними *циклонами*, и штаб флота, в ответ на представление Киткина, тотчас согласился зачислить в дивизию траления VI дивизион миноносцев.

Восемь миноносцев типа *Сокол*, из которых состоял VI дивизион, были более поздней постройки, чем *циклоны*, и могли развивать скорость хода до 25—26 узлов. Осадка у них была на метр меньше, чем у *циклонов*, но все же они были достаточно мореходными и имели, кроме того, большой район действий и более сильное артиллерийское вооружение.

Соколы вошли в состав дивизии траления под наименованием II дивизиона тральщиков. Прежние «партии» и «отделения» по боевому расписанию 1916 г. были заменены соответственно наименованиями «отряд» и «дивизион». Командование убедилось в том, что тактическая организация траления с внешней стороны не должна была отличаться от тактической организации боевых кораблей. Точность счисления во время траления имела первостепенное значение, между тем призраки «тралящих караванов», «партий» и «портовых судов» отпугивали способных командиров и штурманов, которые теперь в большом числе выражали желание служить на тральщиках. После осенних походов дредноутов популярность траления, признаки которой зародились еще в августе, на кораблях действующего флота резко повысилась, и прежнее полупрезрительное отношение сменилось заслуженным уважением личного состава и всеобщим признанием траления, как неотъемлемого фактора, входящего в состав каждой военно-морской операции.

ЧАСТЬ III.

КАМПАНИЯ 1916 ГОДА

I. ЗИМНИЙ ПЕРИОД

Четыре малых ледокола, оставленные на зиму в Моонзунде, в январе потерпели аварии; для доставки их на буксире в Ревель пришлось выслать в Моонзунд ледокол *Петр Великий*. 4 тральщика 2-го отряда, которые должны были обследовать для этой цели фарватер Ревель — Моонзунд, были высланы вместе с ледоколом, так как иначе они легко могли быть затерты льдами. Из-за состояния льда и погоды задачу удалось выполнить только в середине февраля. 14 февраля все суда возвратились в Ревель. *Петр Великий* прибуксировал поврежденные ледоколы, а тральщики *3*, *8* и *10* обследовали в оба конца фарватер Ревель — Моонзунд. За время этих походов, выполненных в тяжелых условиях, 3 тральщика потерпели более или менее серьезные аварии, неизбежные при плавании во льдах слабых неприспособленных пароходов.

С открытием навигации предполагалось оборудовать Передовую позицию. Для прикрытия этих работ со стороны моря, в первой половине апреля надлежало поставить минные заграждения, которые должны были закрыть южный выход из Финского залива. Места заграждений случайно совпали с теми районами, которые германцы еще в 1914 г. считали опасными.

Прежде всего предполагалось поставить заграждения №№ 97-а и 97-б в районе к NW от Тахконы, т. е. там, где 6 сентября 1914 г. броненосный крейсер *Блюхер*, предупрежденный командиром легкого крейсера *Страсбург*, прекратил преследование *Паллады* и *Баяна*. В свою очередь, русское командование считало этот район весьма сомнительным, потому что милях в 15 западнее находилось германское заграждение № 87 («С»), восточная граница которого была неизвестна. Это было одно из тех взаимных недоразумений, последствия которых оказались невыгодными для русских. Так например, русские вплоть до 1916 г. не ставили активных заграждений у Стейнорта, имея неверные сведения о существовании там германского заграждения, а в июле 1915 г. *Амур* поставил мины в районе к югу от Русссарэ, между тем германцы, начиная с августа 1914 г., старательно обходили этот район, считая его загражденным.

С начала 1916 г. дивизия траления была изъята из оперативного подчинения начальнику минной обороны, и Киткин в опера-

тивном отношении был подчинен непосредственно начальнику штаба флота. Но руководство операцией у Даго было поручено начальнику минной обороны. Последний, в противоположность штабу флота, который уже давно усвоил привычку подробно информировать начальника дивизии траления о плане намеченной операции, не сообщил о цели похода ни Киткину, ни тральщикам *5*, *7* и *9*, предоставленным в распоряжение минной обороны и вышедшим 3 апреля из Ревеля под охраной IV дивизиона эскадренных миноносцев.[1]

Тральщики были выделены начальником 2-го отряда Глазенаповым, в середине января сменившим Ковалевского, который принял от Киткина командование 1-й партией траления, переименованной в первый отряд тральщиков. В телефонограмме, посланной начальником минной обороны, было сказано: «Протралить фарватер № 4 по схеме фарватеров 1915 года и обследовать район между параллелями 59°12′ и 59°23′,5 и меридианами 22°28′ и 22°39′». Цель работы указана не была. Глазенапов обратился за разъяснениями к старшему командиру миноносца *Пограничник*, которому было поручено выполнение операции. Последний ответил, что ему приказано сохранять цель работы в тайне и что работа должна быть выполнена в течение одного дня. Глазенапов разъяснил, что тихоходные тральщики не смогут произвести достаточно подробного обследования даже в двухдневный срок, и тральщикам было дано два дня.

Тактические инструкции по тралению, составленные зимой в штабе дивизии траления, были отпечатаны только в конце апреля, но если бы Киткин был уведомлен о цели операции, то штаб дивизии дал бы соответствующие указания.

Требовалось поставить минное заграждение в пределах с о м н и т е л ь н о й з о н ы; нельзя было затягивать операцию, чтобы она не была обнаружена германцами. Следовательно при наличии всего лишь трех исправных тральщиков невозможно было обследовать сплошными галсами весь район площадью более 60 кв. миль. Вероятное направление германского заграждения, если бы оно стояло в этом районе, было бы N — S, поэтому в первый день надлежало сделать ряд параллельных галсов курсами Ost — W. Это позволило бы обнаружить большое минное заграждение. Бороться с небольшими минными банками все равно было бесполезно.

На следующий день следовало поставить намеченное заграждение, причем заградитель должен был итти за тралом; вынужденное уменьшение скорости хода не представило бы опасности, так как наличие пловучего льда служило препятствием для действий германских подводных лодок. Всякое иное решение задачи было бы неправильным и могло повлечь за собой тяжелые последствия, если бы в районе постановки находились небольшие минные банки.

---

[1] По боевому расписанию 1914 и 1915 г. — полудивизион эскадренных миноносцев особого назначения.

Но командир *Пограничника*, никогда не сталкивавшийся вплотную с тактическими задачами по тралению, приказал делать галсы курсами N — S, так как район, подлежавший обследованию, был вытянут в широтном направлении, и, благодаря этому расположению галсов, число поворотов могло быть сокращено. Ему было неизвестно, что в вопросе о выборе того или иного расположения галсов решающее значение должно было иметь соображение о вероятном направлении германского заграждения.

Обследование района было произведено в течение двух дней, 4 и 5 апреля. Вследствие мглистой погоды и существовавшего в этом районе поверхностного течения точность счисления у тихоходных тральщиков была очень невысока, почему пришлось высылать один миноносец для проверки счисления по Тахконе. В рапорте о выполненной операции командир *Пограничника* дал крайне неудовлетворительный отзыв о работе тральщиков и высказал мнение о неспособности тральщиков самостоятельно выполнять подобные задачи; неоднократно он замечал, что тральщики сносились ветром в сторону, и в таких случаях миноносец *Пограничник* становился во главе, в роли ведущего. Командир, незнакомый с понятием об обследовании района тралами, не задумывался и не мог задумываться над вопросом о том, надо ли было так рисковать при выполнении траления, имевшего чисто рекогносцировочный характер. Дрейф в 5—10°, который имели тральщики, не мог оказать никакого влияния на конечный результат траления, выполненного в полном противоречии с обстановкой и с основными требованиями военно-морской тактики.

6 апреля тральщики *5*, *7* и *9* возвратились в Ревель. Заграждение решено было поставить на восточной границе обследованного района, но у командира *Пограничника* не было никакой уверенности в том, что тральщики действительно прошли с тралом по этой линии. Поэтому 8 апреля два наиболее исправных тральщика 2-го отряда вновь вышли в море под охраной *Пограничника*. Туман помешал тралению, и заградитель поставил заграждение без производства дополнительного траления.

Вскоре после этого началась деятельная подготовка к весенним операциям по возобновлению и усилению позиционных заграждений.

В соответствии с полученными 21 августа 1915 г. директивами Ставки, Балтийскому флоту надлежало прочно удерживать господство в Рижском заливе, не допуская захвата Моонзундских островов и прорыва германцев через Ирбен. Первостепенное значение имел вопрос о поддержании надежной связи между Моонзундом и главными базами Ревелем и Гельсингфорсом. Морские силы Рижского залива нуждались в постоянном притоке всякого рода запасов и средств борьбы, но из-за слабости железнодорожной сети подвоз производился морем на транспортах. В Рогекюле и на пловучей мастерской *Кама* возможен был только мелкий ремонт, и в случае крупных аварий, связанных с необходимостью ввода в док, миноносцы направлялись в Ревель. В опасные периоды, когда намечались попытки германцев прорваться в Рижский

залив, надо было иметь возможность во́-время поддержать оборону Ирбена переводом в Моонзунд больших кораблей, для чего спешно прокладывался от Вормса до Моона сквозной канал глубиной 8½ *м*.

Вопрос о более надежном обеспечении сообщения с Моонзундом решался путем оборудования Передовой позиции. В районе между Гангэ и Тахконой предполагалось поставить несколько линий минных заграждений, оставив свободный проход для мелких кораблей лишь по прибрежному фарватеру, намеченному от Штапельботенского бакана к Тахконе и далее до Дагерорта. С этого времени для выхода больших кораблей в Балтийское море оста-



Миноносцы типа *Сокол*

вался лишь один путь — по шхерному стратегическому фарватеру Гельсингфорс — Гангэ — Эре — Утэ.

Благодаря оборудованию Передовой позиции, должна была резко повыситься обороноспособность флота в случае попытки германцев предпринять решительные действия в сторону Ревеля. Приняв бой на Передовой позиции, флот, в случае неуспеха, имел возможность отступить на Центральную позицию, и германцам, утомленным уже форсированием Передовой позиции, предстояло бы встретить еще более сильное сопротивление на Центральной позиции, причем в тылу у них, в районе между этими позициями, действовали бы русские подводные лодки.

Разработанный на основании этих соображений план кампании 1916 г. включал следующие мероприятия:

1) усиление Центральной позиции новыми минными заграждениями и противолодочными сетями;

2) оборудование Передовой позиции;

3) упорную оборону входа в Финский залив путем сосредоточения главных сил для боя на Передовой позиции с последующим отходом на Центральную позицию;

4) упорную оборону Ирбена путем постановки новых минных заграждений и противолодочных сетей и перевода в Моонзунд второклассных линейных кораблей и крейсеров;

5) содействие с моря правому флангу армии на северном фронте и

6) ведение в Балтийском море и в Ботническом заливе активных операций крейсерами, подводными лодками и миноносцами для борьбы против германской торговли со Швецией.

Тотчас после очищения моря от льда дивизии траления предстояло выполнить ряд крупных работ подготовительного характера. Перед постановкой заграждений требовалось протралить или обследовать обширные районы, между тем зимний ремонт не был закончен в назначенные сроки. Дольше всех по обыкновению ремонтировались миноносцы. Из восьми *циклонов* к концу апреля в строй вступили только *214* и *220*. *Соколы*, зачисленные в дивизию траления в середине января, по состоянию механизмов нуждались в длительном капитальном ремонте, но решено было ограничиться самыми необходимыми исправлениями. К открытию навигации в строй вступили миноносцы *Рьяный* и *Прозорливый*, но лишь условно, так как установка на них тральных приспособлений была закончена несколько позднее.

III дивизион в составе четырех *минрепов* был своевременно изготовлен к плаванию; в мае ожидалось прибытие из Петрограда 2-й группы дивизиона в составе четырех тральщиков типа *Капсюль*. Готов был также IV дивизион, но его 5 разнотипных тральщиков особой ценности не представляли; миноносец *Чека* впоследствии был прикомандирован к III дивизиону, а на *Планете* помещался с походным штабом начальник 1-го отряда.

VII дивизион, состоявший из четырех волжских буксиров, в оперативном отношении был подчинен начальнику 1-го отряда, располагавшему таким образом 16-ю быстроходными и 16-ю мелкосидящими тральщиками, пригодными для уничтожения минных заграждений. В строю никогда не было одновременно и половины этого числа, но все же, по сравнению с 1915 г., положение было несравненно благоприятнее.

Все наиболее надежные в механическом отношении номерные тральщики 2-го отряда были сведены в V дивизион, VI же дивизион являлся для него резервом. В составе VIII дивизиона весной числилось всего 3 тральщика: *Искра*, *Пламя* и *Патрон*.

II. ВЕСЕННИЙ ПЕРИОД

1. Работы на Центральной позиции

Опыт прорыва через Ирбен, осуществленный германцами в 1915 г., показал, что минные заграждения не являлись серьезным препятствием для флота, обладавшего превосходством в силе и дальности артиллерийского огня; однако, каждая лишняя линия мин представляла добавочное сопротивление, требовавшее от нападающего известной затраты времени, а всякая задержка была выгодна для обороняющейся стороны. На этом основании и было произведено значительное усиление главного заграждения, и наибольшая ширина минного поля, составлявшая в 1915 г. около 6 миль, весной 1916 г. была доведена до 9—10 миль.

Предполагалось, что новые линии будут поставлены тральщиками и мелкими заградителями *Молога* и *Шексна*. План этот изменили, потому что все мелкосидящие тральщики были привлечены к работам на Передовой позиции. Сильно поредевшие с 1914 г. прежние линии мин были подновлены с помощью *Мологи* и *Шексны*, а постановка дополнительных линий в районе к W от главного заграждения была выполнена крупными заградителями. Перед этим, 2 и 4 мая, как только позволило состояние льда, район постановки был протрален тральщиками *10*, *11*, *12* и *23*.

15 мая *Комета* и *19* протралили линию, на которой в 1914 и 1915 гг. были выставлены вехи ограждения, после чего эти вехи, снесенные зимой дрейфующими льдами, были возобновлены. 19 и 21 мая те же тральщики протралили полосу шириной в 6 кабельт. к W от линии вех ограждения; работа была произведена с целью выяснить, остались ли на месте выставленные здесь в 1915 г. противолодочные сети. Ни мин, ни сетей обнаружено не было. Вскоре после этого сети были поставлены вновь; на этот раз их старались довести до дна, чтобы район, расположенный к востоку от линии Поркалауд — Нарген, действительно являлся глубоким тылом, недоступным для проникновения германских подводных лодок.

2. Подготовка района для оборудования Передовой позиции

Наиболее трудными задачами являлись обследование района, предназначенного для постановки заграждений Передовой позиции, и самая опереция постановки, которую необходимо было выполнить как можно раньше, чтобы заградители не подверглись атакам подводных лодок. Проще всего было бы поручить эту работу *циклонам* или *соколам*, но единственные два *циклона*, вошедшие в строй к началу навигации, должны были выполнить большую работу у Дагерорта. К тому же район, в котором предполагалось поставить минные заграждения, на западе примыкал к району германского заграждения 39 квадрата (рис. 9). История гибели тральщиков *7* и *8* оставалась неясной, и осторожность заставляла выполнить эту часть работы мелкосидящими тральщиками. Кроме того, по характеру глубин *циклоны* не смогли бы работать щитовым тралом в южной части района.

Весь район, подлежавший обследованию, был разбит на три части: северную, среднюю и южную. Северная и южная части, как наименее опасные в отношении мин заграждения, были поручены тральщикам 2-го отряда, освободившимся 4 мая от работ в районе главного заграждения. В средней части должны были работать III и VII дивизионы. За исключением опасного района CIKB, который предполагали протралить сплошными галсами с постановкой тральных вешек, весь остальной район решено было обследовать параллельными галсами с пропусками шириной в полмили.

К концу апреля шхеры еще не очистились от льда, и первое время пришлось базироваться на южный берег. Тральщик *9* принял усиленный запас угля для снабжения тральщиков 1-го отряда и

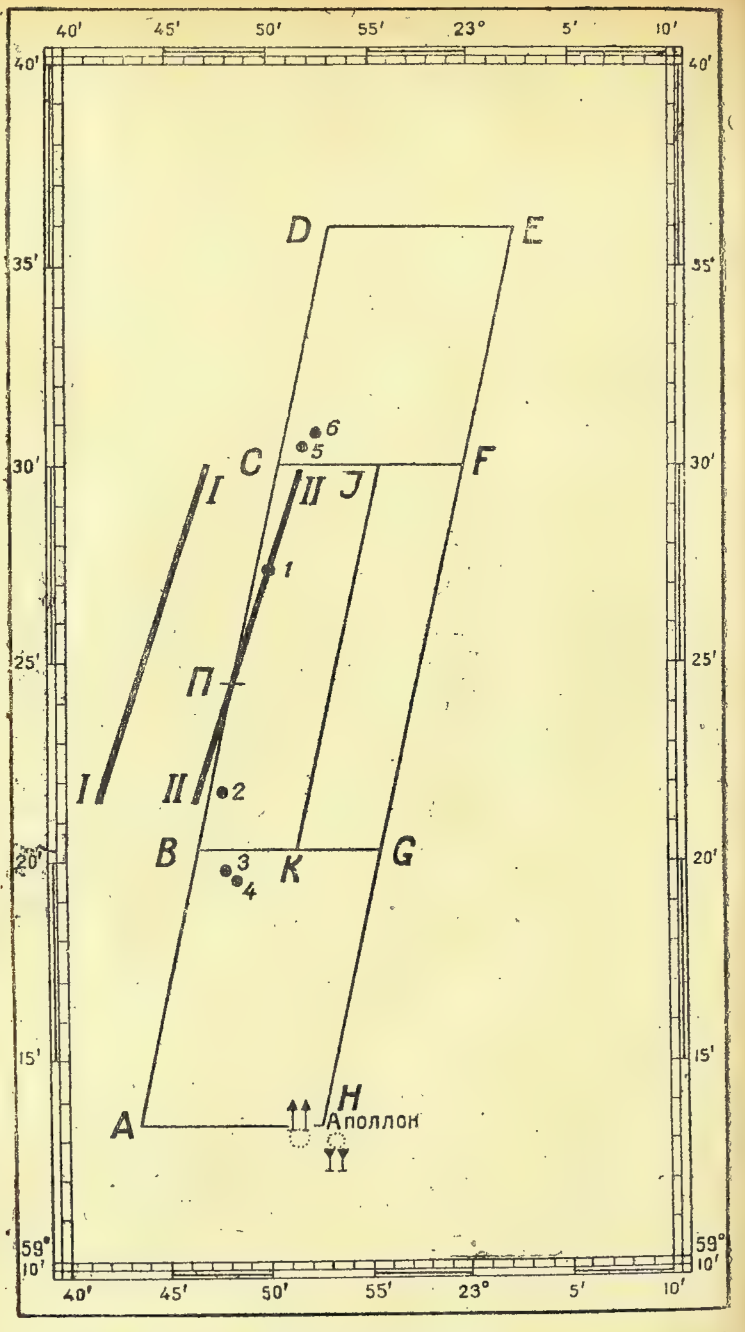


Рис. 9. Район, обследованный тралами перед постановкой заграждений Передовой позиции.

1—6 — места, в которых всплыли германские мины; I—I — место германского заграждения, по данным 1914 г.; II- II — вероятное место германского заграждения по результату работы 23 мая 1916 г.; *II* — вероятное место взрыва *Проводника*.

вышел 4 мая в район Харилайда́ — бухта Хогенхольм. Под Гельсингфорсом еще держался пловучий лед, но III и VII дивизионам удалось 29 апреля выйти в район Ревель — Балтийский порт, где они занялись упражнениями и эволюциями в ожидании улучшения ледовых условий.

Киткин взял на себя личное руководство операцией и 6 мая вышел на *Рьяном* из Гельсингфорса. Зайдя в Балтийский порт, он приказал III, V и VII дивизионам с утра 7 мая приступить к работе. В тот же день *Рьяный* поставил тральные вешки A и H, а 7-го были поставлены вешки B, K и G.

При благоприятных условиях вся работа могла быть выполнена в течение 4 дней, но уже 8 мая свежий ветер заставил прервать среди дня начатое накануне обследование. 9-го только V дивизион смог работать в южной части района, а на северном берегу стоял густой туман, и 1-й отряд не смог выйти из Гангэ. С 10 по 17 мая погода вовсе не позволяла работать. В дальнейшем был использован каждый спокойный день. Продолжая обследование района, тральщики протралили также широкой полосой створы Лапвика и Гангэ (по номенклатуре 1916 г. — фарватеры №№ 8 и 9) и подходы с севера и с юга к району постановки заграждения.

Задержка, происшедшая в ходе тральных работ, заставила изменить первоначальный план постановки заграждения. В районе ADEH пять крупных заградителей должны были поставить поперек залива 6 параллельных линий длиной по 23 мили с промежутками в 0,9 мили между линиями. Пять восточных линий могли быть поставлены в течение одного дня; для постановки же шестой линии заградителю пришлось бы проходить в узком интервале между выставленной уже 5-й линией и германским заграждением 39 квадрата, причем тральные вешки, которыми обозначалась каждая линия, могли оказаться снесенными. Начальник минной обороны приказал поэтому поставить на западной границе района ряд вестовых вех, подлежавших уборке после постановки шестой линии. Вехи можно было ставить только после окончания тральных работ, и вся операция могла сильно затянуться, поэтому Киткин 20 мая на совещании у начальника минной обороны предложил поставить крайнюю западную линию с тральщиков и мелкосидящих заградителей, для чего не требовалось производить тщательного траления западной границы района.

Предложение Киткина было принято. Решили, что тральщики и заградители *Молога* и *Шексна* поставят западную линию тотчас после того, как большие заградители закончат постановку пяти линий. Однако, 23 мая III и VII дивизионы, заканчивая работу в районе CIKB, затралили 6 сильно заржавевших германских мин.

Обстоятельство это вынудило еще раз изменить план постановки.

Места тральных вешек, выставленных *Рьяным* 6 и 7 мая в южной части района и в последующие дни — в северной части района DEFIC, в смысле точности их положения на карте не вызывали никаких сомнений. Проверка, произведенная в результате

предварительного обвехования каждой намеченной линии заграждения, показала, что несмотря на свежую погоду, установившуюся в середине мая, все тральные вешки остались на местах; их легкие якори хорошо держались в вязком илистом грунте. Таким образом, район CIKB, протраленный III и VII дивизионами, действительно находился в том месте, где он показан на рис. 9. Следовательно, работа, выполненная тральщиками 23 мая, явилась надежным контролем для всех тральных работ, выполненных в 1914 г.

По данным, полученным с *Магдебурга*, германское заграждение находилось в расстоянии от 1,8 до 2,7 мили к W от западной границы района CIKB. На самом деле заграждение находилось почти в $2^1/_2$ милях восточнее. Небольшая часть этого расхождения (0,6 мили) объясняется неверностью долготы Пулкова, принятой на русских картах старых изданий (до 1873 г.), а остальную часть следует отнести за счет ошибок счисления и навигационных определений. *Дейчланд* имел 17 августа 1914 г. ошибку в полторы мили к W, а тральщики, определявшие 2 сентября 1914 г. северную границу заграждения, ошиблись на две мили к W. Наиболее надежным оказалось счисление тральщиков, производивших 22 сентября 1914 г. контрольное траление; место гибели тральщиков *7* и *8*, определенное по счислению в шир. 59°27′ и долг. 22°52′, в действительности находилось примерно на милю западнее, т. е. в долг. 22°50′, близ точки 1-й, в которой была затралена 23 мая 1916 г. первая мина.

На основе событий, имевших место 22 сентября 1914 г. и 23 мая 1916 г., вплоть до самого последнего времени существовало убеждение в том, что в районе к востоку от главной линии заграждения 39 квадрата 17 или 18 августа 1914 г. были поставлены отдельные минные банки, на одной из которых погибли тральщики *7* и *8*. Предполагалось, что мины, затраленные 23 мая 1916 г., и являлись остатками этой банки. Только на основе этих соображений никто не высказывал предположений о том, что это могли быть мины, перетащенные штормами с главной линии. На самом деле первоисточниками всех сомнений явились упомянутые выше навигационные ошибки. Нельзя впрочем утверждать, что все сомнения можно считать теперь полностью устраненными, потому что картографический материал, приложенный к работам Фирле и Ролльмана, отличается крайней схематичностью, граничащей с небрежностью; иных германских литературных источников не имеется. Что касается разбросанности точек, в которых всплывали затраленные 23 мая мины, то обстоятельство это явилось первым примером, наглядно свидетельствовавшим о том, что при работе щитовым тралом на ходу менее 12 узлов никогда нельзя в точности установить момент затраливания мины. Мина № 1, по всей вероятности, всплыла тотчас после затраливания, а остальные пять мин были оттащены тралами далеко в сторону и всплыли либо при случайном уменьшении скорости хода (мина № 2), либо на захождениях (мины №№ 3—6). Следовательно, большая часть заграждения находилась в пределах протраленного района CIKB.

3. Постановка минного заграждения по плану оборудования Передовой позиции

24 мая было закончено обвехование шхерного стратегического фарватера Гельсингфорс—Гангэ, после чего отряд заградителей перешел в Лапвик. 25-го III и VII дивизионы, для облегчения ориентировки заградителей, обвеховали тральными вешками все шесть намеченных линий; для этого 6 тральщиков выстроились на линии DE в строй фронта и курсом 193° вышли на линию AH. Вешки ставились через милю, причем нечетные линии были обвехованы красными, а четные линии — желтыми вешками; счет линий велся с запада.

Факт обнаружения мин в западной части района CIKB вызвал ряд сомнений. Следовало в сущности еще раз протралить район CIKB и распространить протраливание и на север и на юг, в пределах районов DEFC и BGHA, которые были лишь обследованы, а не протралены. Но и без того тральные работы сильно затянулись в ущерб основным тактическим требованиям. Поэтому Киткин на эскадренном миноносце *Молодецкий* 26 мая перешел из Моонзунда в Лапвик и предложил поставить западные линии (№№ 1—3) с тральщиков и с заградителей *Молога* и *Шексна*, а восточные линии (№№ 4—6) поручить большим заградителям. При этих условиях не требовалось никакого дополнительного траления, и большие заградители могли выйти на постановку уже на следующий день. Начальник отряда заградителей тотчас согласился с этим предложением, и осталось лишь получить санкцию начальника минной обороны, находившегося в Гангэ. Киткин направился на *Молодецком* в Гангэ, урегулировал вопрос и в 1 час 27 мая возвратился в Лапвик. В ту же ночь в походном штабе Киткина были составлены необходимые инструкции, к 4 часам разосланные на тральщики, которые сосредоточились в Лапвике.

В 5 часов 27 мая заградители *Нарова*, *Лена* и *Волга* вышли из Лапвика на постановку. Впереди *Наровы*, на линии № 6, шел миноносец *Искусный*, впереди *Лены*, на линии № 5, — *Ловкий* (с начальником минной обороны) и впереди *Волги*, на линии № 4, — *Молодецкий* (с Киткиным). На *Искусном* или на *Нарове*, несмотря на хорошую видимость, перепутали вешки, и в южной части района линия № 6 сблизилась с линией № 5, вследствие чего *Лена* должна была отклониться немного к W. Строго по плану была поставлена одна лишь линия № 4.

Тем временем тральщики III и VII дивизионов и заградители *Молога* и *Шексна* приняли в Лапвике мины со *Свири* и *Амура*. Киткин тотчас после окончания постановки первых трех линий возвратился в Лапвик. В тот же день в 15 часов он вышел на тральщике *15* на постановку линии № 3. Для того чтобы поставить прямую непрерывную линию, пришлось выработать порядок постановки. Десять тральщиков и заградителей построились в кильватерную колонну с интервалами в 1 кабельт. Постановка была начата в 18 часов концевым тральщиком *15* в тот момент, когда он пересекал северную границу района, т. е. линию DE. Шедший впе-

реди него тральщик *17* начал постановку в тот момент, когда у *15* оставалось на палубе две мины, которые и были поставлены в интервале между линиями тральщиков *17* и *15*, после чего *15*, круто повернув вправо, лег на обратный курс. Так поступал каждый тральщик, окончивший постановку; он проходил, следовательно, вдоль выставленной им линии с тем, чтобы расстрелять всплывшие мины; дойдя до линии DE, тральщики поворачивали на Ost и попарно возвращались в Лапвик. Каждый четный в строю номер должен был ожидать окончания постановки впереди идущим парным кораблем, чтобы в случае надобности оказать ему помощь; при этом он держался у него на траверзе, предохраняя его от атак подводных лодок с W.

В 20 час. 25 м. постановка была закончена, и к 2 часам 28 мая отряд возвратился в Лапвик. После краткого отдыха были приняты мины, и в 11 часов отряд вышел на постановку линии № 2. Головным шел тральщик *16*, далее шли заградители *Молога* и *Шексна*, *17*, *Минреп*, *Запал*, *Взрыв*, *Фугас*, *14* и *15*.

Инструкцию, согласно которой парный тральщик должен был выжидать окончания постановки мин передним мателотом, частично пришлось изменить; тральщики *14* и *15*, поставив свои мины, направились в Гангэ для приемки нефти, но в случае встречи с подводной лодкой, они были бы почти беспомощными, поэтому *Фугасу* было приказано их конвоировать. Таким образом, когда шедший впереди *Фугаса* тральщик *Взрыв* приступил к постановке своих 35 мин, никто не охранял его с W от атак подводных лодок и никто не мог бы оказать ему помощь в случае какого-либо несчастья (например, в случае взрыва на мине). Тральщики, не поставившие еще мин, ни при каких условиях не должны были нарушать порядок постановки; инструкцией им предписывалось «продолжать постановку при всяких случайностях».

В этот день произошло несчастье на тральщике *Взрыв*. Он поставил уже 30 мин, но при сбрасывании 31-й мины плохо прикрепленный защитник задел патроном за край прорези в кормовом фальшборте и взорвался.[1]

От взрыва патрона мина детонировала. Произошел оглушительный взрыв, и над кормой тральщика поднялся огромный столб пламени и черного дыма. Тральщик продолжал итти тем же ходом, но минуты через полторы остановился; в воде плавали люди, сброшенные с кормы газами.

Фугас находился уже далеко позади, и флагманский тральщик нарушил инструкцию. Круто повернув вправо, *Запал* направился к пострадавшему кораблю; то же самое без приказания сделал *Минреп*. Тральщик *17*, *Шексна*, *Молога* и *16* застопорили машины. *Фугас*, *14* и *15* тотчас после взрыва повернули обратно и полным ходом направились к месту аварии.

В момент взрыва из 38 человек экипажа на корме находилось

---

[1] Идея устройства защитника заключалась в том, что при захвате минрепа тралом последний перебивался взрывом подрывного патрона, а минреп оставался невредимым.

двадцать человек; все они погибли за исключением одного лишь минера Маркина, подброшенного газами на воздух и упавшего в воду далеко за кормой тральщика. Впоследствии врачи извлекли у него из тела около 150 мельчайших осколков, и он быстро поправился. Замечательно, что он ближе всех стоял к взорвавшейся мине; по его словам, сперва послышался слабый взрыв и тотчас после этого взорвалась мина. Отсюда и сделано было предположение о взрыве патрона, как о единственной вероятной причине несчастья.

Шлюпки подобрали из воды четырех раненых и сняли с *Взрыва* 14 человек, оставшихся в живых (из них еще двое были ранены). Тотчас после этого на палубе тральщика взорвалась еще одна мина, а остальные три мины дымились; одна из них была подброшена взрывом и лежала на боку на машинном люке. Слышались частые взрывы патронов, хранившихся в минной каюте, корма горела, подзор был разворочен, бортовая обшивка местами была содрана и шпангоуты выступили наружу. *Минреп* вооружил шланги и безуспешно пытался ликвидировать пожар.

Подошедшему на *Фугасе* Ковалевскому было приказано отбуксировать *Взрыв* к W от линии заграждения и использовать имевшиеся на тральщике *15* хорошие противопожарные средства. Раненые были переданы на тральщик *14*, отправленный в Гангэ, куда, по радио Киткина, из Лапвика вышел *Наутилус*.

После 20-минутного перерыва постановка заграждения была продолжена. В самом конце постановки, когда мины ставил тральщик *16*, он был атакован с SW подводной лодкой, выпустившей торпеды, из которых одна прошла в нескольких метрах за кормой. Уклоняясь от атаки, *16* вынужден был отвернуть влево и загнул конец линии № 2 в сторону линии № 3. Перископ был замечен на *Запале*, пытавшемся таранить лодку, но она скрылась и больше не показывалась.

Горевший *Взрыв* долго буксировался *Фугасом*, но тральщик *15* не сумел ликвидировать пожар. Через полтора часа после первого взрыва взорвалась сперва одна из дымившихся мин, а затем и две остальных; нос поднялся кверху, и тральщик стремительно затонул в шир. 59°36′ и долг. 22°59′,4.

29 мая в море было свежо, а 30-го ветер стих, и в 3 часа Киткин вышел на постановку линии № 1. К 9 часам постановка была закончена, и к 14½ часам тральщики и заградители возвратились в Гангэ и в Лапвик.

На линиях №№ 1—3 тральщиками и заградителями *Шексна* и *Молога* было поставлено в общей сложности 993 мины образца 1908 и 1912 гг. Из них утонули 3, всплыли 2 и взорвались после постановки 4 мины. Взрывы происходили, очевидно, вследствие неисправности склянок. 28 мая на *Запале*, когда мины готовились к постановке, флагманский минер дивизии лейт. Иванов обнаружил одну такую склянку с микроскопическим отверстием, из которого медленно просачивались капли жидкости. Возможно также, что причиной взрывов являлось сильное давление в тех случаях, когда глубины превышали 100 *м*.

4. Контрольное траление в Рижском заливе

Сухопутное командование придавало существенное значение поддержке, которую в 1915 г. оказывал правому флангу армии линейный корабль *Слава*; его артиллерийский огонь сильно досаждал германцам в районе Рагоцема. С весны 1916 г. решено было поддерживать в исправности фарватер, проложенный к Рагоцему от Усть-Двинска, так как в случае наступления германцев на Ригу могла потребоваться помощь *Славы*, между тем германцы могли в ночное время незаметно поставить мины с помощью катеров, подвезенных сухим путем к Рагоцему.

Еще в начале марта в Усть-Двинске было приступлено к формированию полудивизиона катерных тральщиков, для чего использовали имевшиеся в крепости моторные катеры; они были снабжены тралами и укомплектованы личным составом, выделенным дивизией траления. 28 апреля, когда залив очистился от льда, 4 катера вышли на работу; но в течение зимы германцы успели подготовиться к защите подступов к Рагоцему, и в западной части фарватера катеры попали под обстрел 75-*мм* и 150-*мм* батарей.

Выполнить работу в дневное время было невозможно, но и по ночам германцы стали освещать море пятью прожекторами. Все же в ночь на 4 мая катеры сумели довести работу до конца, протралив фарватер шириной в 4 кабельт.

По примеру кампании 1915 г., начальник минной дивизии настаивал на присылке в его распоряжение не менее четырех тральщиков. Посланы были тральщики *5*, *11* и *12*. 17 и 18 мая они проконтролировали тралами южный выход из Моонзунда, а 27-го приступили к контрольному обследованию Ирбенской позиции. Необходимость этой работы вызывалась не столько опасением встретить на позиции мины, снесенные штормами, сколько сомнениями, существовавшими относительно истинного положения заграждения № 102-б.

Заграждение № 102 (рис. 10) было поставлено *Уралом* и тремя ледоколами 23 апреля, когда Ирбен еще не очистился от пловучего льда. Операция была выполнена в полной темноте, причем последнюю обсервацию *Урал* имел за 4 часа до постановки, начатой в северной точке западной линии (№ 102-а). Предполагалось, что эта точка была определена по счислению достаточно точно. В дальнейшем *Урал*, идя в кильватер ледоколу *Владимир*, не успевал ставить мины через заданные промежутки, и оставшиеся мины, с разрешения находившегося на борту начальника минной дивизии, поставил севернее той точки, в которой по плану должна была кончаться линия № 102-б. На этом основании было решено, что вехи ограждения будут выставлены на Ирбенской позиции только после того, как тральщики произведут контрольное траление.

План работы был составлен в штабе минной дивизии. Тральщики должны были пройти с тралом вдоль будущей линии вех ограждения (CDBE) и сделать, кроме того, ряд зигзагообразных галсов в пределах маневренного пространства. По обыкновению, план не был согласован с начальником дивизии траления, а начальник V ди-

визиона тральщиков, находившийся на тральщике *5*, не счел возможным вступать в пререкания и доказывать, что подобная система обследования находилась в полном противоречии с изданными уже печатными тактическими инструкциями.

Для облегчения ориентировки тральщиков, *Стерегущий* и *Войсковой* стали на якорь соответственно в точках A и B; в точках C, D, B и E были выставлены вехи. Начав работу в точке B, тральщики *5* и *11* прошли с тралом полторы мили, после чего тральщик *12* поставил в точке G тральную вешку, которая должна была означать поворотную точку при предстоявшем зигзагообразном обследовании маневренного пространства. Вслед затем *5* взорвался на мине и через несколько минут затонул. Из 35 человек экипажа погибло 8 человек и 19 человек получили ранения и ушибы. Тральщику *11* пришлось обрубить трал и, за отсутствием запасных тралов, тральщики должны были прекратить работу.

Тральщики *11* и *12* были отпущены в Ревель, а обследование Ирбенской позиции произвели катерные тральщики. С 31 мая по 3 июня они, несмотря на довольно свежий ветер, успешно справились с задачей, план которой, в основном, ничем не отличался от схемы, врученной 27 мая V дивизиону. Катеры, работавшие катерными тралами, имели сильный ветровой дрейф, но точность работы не пострадала, потому что в поворотных точках выставлялись тральные вешки, места которых определялись по углам. Приходилось только удивляться технической отсталости флота, и на третий год войны не располагавшего достаточным числом катерных тральщиков, которые много раз и во многих районах могли найти себе широкое применение.

Место гибели тральщика *5* было определено в шир. 57°46′,8 и долг. 22°6′. По обе стороны от этой точки, к северу и к югу, была протралена полоса общей шириной 4 кабельт. Непосредственно у места гибели *5* была затралена одна мина образца 1912 г.; южнее была обнаружена еще одна мина, опустившаяся на дно и взорвавшаяся. Тотчас после взрыва рядом с ней взорвалась другая мина, не захваченная тралом.

Результат этой работы показал, что 27 мая тральщики попали на северный конец линии № 102-б.

Закончив обследование маневренного пространства, катерные тральщики сделали контрольный галс в сторону поставленного в 1915 г. заграждения № 35; при этом была затралена мина, что можно считать доказательством того, что не все выставленные в 1915 г. заграждения были уничтожены стихийными явлениями. Все же, судя по огромному числу сорванных мин, заграждения были сильно разрежены, и в скором времени приступили к их подновлению.

Что касается вех ограждения, то до поры до времени решено было их не ставить, чтобы не обнаруживать германским гидропланам расположение заграждений. Мера эта не помогла, и германцы, повидимому, без особого труда определили границы Ирбенской позиции по характеру маневрирования дозорных миноносцев.

5. Обследование выходов в Балтийское море у Дагерорта, Эре и Утэ

В связи с оборудованием Передовой позиции сеть фарватеров подвергалась значительным изменениям.

Для выхода и возвращения с моря подводных лодок был проведен фарватер № 20, направленный по створу Дагерортских маяков и непосредственно связанный с прибрежным фарватером. С навигационной точки зрения фарватер № 20 был очень удобен, и основное его преимущество заключалось в том, что в хорошую видимость тральщики легко могли его обследовать с высокой степенью точности. В свою очередь подводные лодки, выходя в море по створу маяков, спокойно могли пересекать сомнительную зону, ширина которой от Дагерортского мыса до района больших глубин составляла около 25 миль.

Труднее было обеспечить подводным лодкам безопасность плавания при возвращении их с моря. Из опыта дальних походов, совершенных лодками в 1915 г., было известно, что величина сноса могла достигать у них 10—20 миль и более. Правда, перед тем как возвращаться в свои воды, лодки старались получить обсервацию, но и в этом случае, подходя к западному концу 20 фарватера, они не могли быть уверены в достаточной точности своего счисления. Между тем случай, произошедший 6 января с эскадренным миноносцем *Забияка* на параллели Дагерорта, заставлял предполагать там наличие заграждения, и командование решило не высылать лодки в море впредь до производства контрольного траления в районе, рассположенном к W от Дагерорта и ограниченном параллелями 59°5′ и 58°55′ и меридианами 21°20′ и 22°0′. Предполагалось также установить на маяке Н. Дагерорт прибор для подводной сигнализации с радиусом действия в 34 мили. Подобный же прибор, но с радиусом действия в 10 миль, предполагалось установить на маяке Утэ.

К концу апреля в строй вступили миноносцы *214* и *220*. 3 мая, как только позволило состояние льда, *214* и *220* вышли из Гельсингфорса в море; в качестве ведущего к ним был прикомандирован миноносец *Прозорливый*.

6 мая был в оба конца обследован створ Дагерортских маяков; мин на нем не оказалось. Приняв в бухте Хогенхольм уголь с тральщика *9*, *циклоны* на следующий день вышли в море для обследования юго-восточной части района. Сперва было сделано 5 галсов курсами Ost — W с пропусками между галсами шириной в 8 кабельт., после чего, по правилу подробного обследования района (обязательному в тех случаях, когда работа производилась одной парой), приступлено было к перекрестному обследованию курсами N—S. На предпоследнем галсе, в 4½ милях южнее створа, в шир. 58°56′ и долг. 21°37′ были затралены две мины, взорвавшиеся в трале; обычно в таких случаях трал перебивался взрывом, но на этот раз он остался целым.

Получив донесение об обнаружении заграждения, Киткин по радио назначил *циклонам* рандеву у Харилайда и 8 мая перешел

сюда на *Рьяном*; по пути были выставлены тральные вышки D и E (рис. 9).

В следующие два дня работать не пришлось, так как взрыв мин на близком расстоянии не прошел для *циклонов* бесследно. У *214* потекли трубки, и его пришлось отправить в ремонт; на смену ему 9 мая прибыл вышедший из зимнего ремонта *215*. Неблагоприятная погода, продержавшаяся вплоть до 21 мая, не позволила продолжать обследование. Только V дивизиону, при S-м ветре удалось 16 мая протралить под прикрытием берега прибрежный фарватер от Тахконы до Дагерорта.

В течение 21, 24, 25 и 27 мая *Прозорливый*, *215* и *220* выполнили задачу, обследовав весь порученный им район и повторив обследование фарватера № 20. В зоне обнаруженного 7 мая заграждения было сделано 17 перекрещивавшихся галсов с небольшими пропусками между ними, но ни одной мины найдено не было. Возможно, что там стояло еще несколько мин, случайно оставшихся в пропусках между галсами, но результат подробного обследования показал, что речь могла итти лишь о небольшой минной банке или, в крайнем случае, о северном конце заграждения, стоявшего в районе к югу от параллели 58°54′, т. е. там, где обследования не производилось. Но 27 мая в юго-западной части района, в шир. 58°55′ и долг. 21°24′, на двух соседних галсах, сделанных с пропуском шириной в 2 кабельт., были затралены сперва 2 мины, а затем еще 2; причем все они взорвались, не перебив трала. В одной миле к западу от этой точки всплыла на поверхность мина, наружный вид которой свидетельствовал о том, что заграждение было поставлено надводным заградителем. Еще одна одиночная мина всплыла в трале в шир. 58°58′ и долг. 21°26′.

При всех этих работах счисление отличалось большой точностью; достигнуто это было благодаря наличию ведущего корабля и применению наибольшей скорости хода, допустимой при работе щитовым тралом. Что касается итогов выполненной работы, то было сделано заключение о том, что в районе к югу от створа Дагерортских маяков, не ближе 4—5 миль к оси створа, находились отдельные минные банки, разбросанные на довольно большом протяжении и не представлявшие особой опасности для подводных лодок как вследствие сравнительно большого удаления банок от оси фарватера, так и вследствие крайней разреженности заграждения. В районе к N от створа мин обнаружено не было, и подводным лодкам было рекомендовано не заходить в район к S от оси фарватера № 20.

Разбросанность точек, в которых были обнаружены минные банки и одиночные мины, их оборжавленность и случай с *Забиякой*, — все эти обстоятельства заставили предполагать, что заграждение было поставлено осенью 1915 г. На самом деле, как видно из германских литературных источников, дата постановки должна быть отнесена к марту или апрелю 1916 г. У Гайера [4, стр. 95] сказано, что подводная лодка *U-9* в марте и апреле 1916 г. поддерживала надводный флот при постановке минных заграждений в Финском заливе; повидимому, в понятие о Финском заливе был

при этом включен район Дагерорта. На карте, помещенной в работе Шеера, весь район к югу от параллели Дагерорта показан загражденным, следовательно минные банки были забросаны на подходах к Дагерорту с W, SW и S. Более подробных данных в нашем распоряжении не имеется.

Выходы из Утэ и Эре были несколько изменены. Командиры и штурманы крейсеров, которым неоднократно приходилось пользоваться фарватером № 24 (рис. 5), не возражали против сохранения этого пути, почти на всем протяжении проходившего в районе больших глубин; но вместе с тем они полагали, что нецелесообразно было делать лишний поворот, и со всех точек зрения выгоднее было провести новый фарватер, который являлся непосредственным продолжением выходного створа из Утэ. Этот вновь проложенный фарватер получил тот же № 24 (рис. 11); он был доведен до пересечения с фарватером № 20*б*. Из этого же узла фарватеров был проведен фарватер № 18, заменивший фарватер № 21-новый. Предполагалось, что заграждение № 87 будет уничтожено, а до тех пор фарватер № 18 должен был служить лишь для выхода в море через Эре, возвращаться же с моря крейсеры должны были через Утэ.

Контрольное обследование выходов из Утэ и Эре было выполнено почти одновременно с обследованием выхода у Дагерорта. *Прозорливый* и циклоны *215* и *220* 28 мая перешли в Утэ и на следующий день обследовали фарватеры №№ 24 и 18, после чего ушли на ремонт в Гельсингфорс. Фарватеры №№ 14 и 15 (несколько измененные фарватеры №№ 6 и 5 в номенклатуре 1915 г.) были обследованы 22 мая специально для дивизии сторожевых кораблей, которые должны были нести здесь дозорную службу во время постановки заграждения на Передовой позиции. За отсутствием быстроходных тральщиков работа была поручена V дивизиону.

Положение, которое существовало в 1915 г. и при котором тихоходные, а равно и быстроходные тральщики неоднократно выходили в открытое море без всякой охраны, рано или поздно могло привести к тяжелым последствиям, и в 1916 г. решено было широко пользоваться самолетами для производства воздушной разведки перед каждым выходом в море тральщиков, особенно при обследовании фарватера № 20. Для этого Киткин присылал начальнику службы связи подробные информации о плане тральных работ. Правда, при неблагоприятных условиях погоды воздушная разведка была недействительной, но германские надводные корабли стали еще менее предприимчивыми, чем в 1915 г., и в течение всей кампании 1916 г. не было ни одного случая встречи тральщиков с германскими разведчиками, и ни в одном случае германцы не были замечены самолетами, производившими разведку для тральщиков; между тем границы зоны, в пределах которой производилось траление, в 1916 г. передвинулись почти на 50 миль к югу от линии Хуввудшер — Дагерорт, на которую в 1915 г. выдвигались иногда германские дозоры.

III. ЛЕТНЕЕ ЗАТИШЬЕ

1. Управление тралением

Действия дивизии траления, выполнившей в течение подготовительного периода ряд существенных заданий, вызвали со стороны командования высокую оценку; но при обсуждении дальнейшего плана работ возникли некоторые разногласия.

Кажущаяся беспомощность тральщиков 2-го отряда и их неспособность выполнять ответственные задачи, о чем в минной дивизии судили по результатам совместных работ, выполненных в апреле у Даго и в мае на Ирбенской позиции, вызвали со стороны начальника минной дивизии настойчивые требования о присылке в его распоряжение дивизиона мелкосидящих тральщиков. По существу он был, конечно, прав. В любой момент германцы могли предпринять активные действия против Ирбена, и если бы перед началом прорыва им удалось поставить заграждение в пределах маневренного пространства, то положение морских сил Рижского залива было бы очень тяжелым. Двух-трех катерных тральщиков, находившихся в Моонзунде, было недостаточно не только для уничтожения заграждения, но и для определения его границ. Тральщики из Финского залива могли прибыть не ранее чем через двое суток; за это время германцы успели бы беспрепятственно форсировать позицию, так как *Слава* и миноносцы минной дивизии не смогли бы маневрировать на позиции.

Несмотря на убедительность этих доводов, Киткин энергично возражал против откомандирования III дивизиона, как это предлагал сделать штаб флота. В распоряжении дивизии траления находилось в то время всего 8 мелкосидящих тральщиков (3 *минрепа*, миноносец *Чека* и 4 волжских буксира), которые и должны были рассматриваться как неприкосновенный резерв, предназначенный для уничтожения заграждений, где бы они ни были обнаружены.

Тральщики периодически поступали в ремонт, и в случае откомандирования 1-й группы III дивизиона в распоряжение начальника минной дивизии мог наступить момент, когда в Финском заливе не осталось бы в строю ни одного мелкосидящего тральщика; между тем в Рижском заливе они быть может находились бы в это время в бездействии, но Киткин не мог бы ими распоряжаться. Штаб флота согласился с точкой зрения Киткина, так как приготовления германцев к активным действиям в Ирбене не могли остаться незамеченными разведкой. Было решено, что мелкосидящие тральщики будут посланы в Рижский залив только в том случае, если в этом встретится явная необходимость, и во всяком случае не раньше, чем вступят в строй новые тральщики. При этом учитывалось, что Ирбенская позиция была надежно прикрыта новыми минными и сетевыми заграждениями, которые являлись повидимому достаточной гарантией против проникновения германских заградителей. Именно на основании этого предположения, справедливость которого, казалось, подтверждалась всей историей обороны Ирбена, в Рижском заливе и не применялась в полной мере система плавания по фарватерам. Во всяком случае, для миноносцев

не производилось ни периодического, ни предварительного траления, а *Слава* всегда проводилась за тралами, но делалось это скорее формально.

Уверенность штаба флота в непроходимости минных и сетевых заграждений не только для надводных кораблей, но и для подводных лодок побудила его распространить понятие о глубоком тыле на весь район Финского залива, начиная от линии Гангэ—Тахкона. В июне должна была закончиться постановка противолодочных сетей вдоль всей Передовой позиции; тогда же предполагалось поставить заграждение № 96, упразднив фарватеры №№ 34, 16 и 17 *а*, проведенные в дополнение к системе фарватеров №№ 20 и 36. Проход по прибрежному фарватеру Дагерорт—Тахкона (фарватер № 36) почему-то, без достаточных к тому оснований, считался для германских лодок недоступным или, во всяком случае, очень трудным.[1] По мнению штаба флота, с которым Киткин никогда в этом вопросе не соглашался, в результате оборудования Передовой позиции в Финском заливе не существовало больше опасности ни от торпед, ни от мин заграждения.

Чтобы окончательно убедиться в отсутствии в Финском заливе минных заграждений, которые могли остаться еще не обнаруженными, решено было тотчас приступить к обследованию всего района, расположенного между линией вех ограждения Передовой позиции и западной границей главного заграждения. Маневренное пространство к востоку от линии вех ограждения Передовой позиции длиною 25 миль и шириной 5 миль, надлежало протралить сплошными галсами, а остальной район обследовать параллельными галсами с пропусками между галсами шириной не более одной мили. После выполнения этой работы, порученной глубокосидящим тральщикам 2-го отряда (V, VI и VIII дивизионам), казалось возможным ходить в Финском заливе по любому направлению и не считать отсутствие предварительного обследования препятствием для выхода кораблей в море. Короче говоря, в Финском заливе предполагалось вовсе упразднить систему плавания по фарватерам.

В заботах о крейсерах, которым предстояло вести активные операции против германской торговли, штаб флота предложил Киткину уничтожить заграждения №№ 86 и 87. После уничтожения заграждения № 87 предполагалось ввести в действие запасную систему фарватеров №№ 19 и 17*б*. Наоборот, если бы в процессе работы выяснилось, что заграждение № 87 стояло слишком близко к оси фарватера № 18*а*, то для выхода из Эре надлежало провести фарватеры №№ 22 и 21. Выработан был также план действий в Ботническом заливе и в Або-Оландском районе.

Отдаленность района Оланда, т. е. выходов из шхер у Фесторнэ и Ледзунда по фарватерам №№ 27, 28 и 29, представляла большое неудобство для дивизии траления. Расстояние от ближайшей базы — Лапвика составляло около 100 миль, поэтому целесообраз-

---

[1] На самом деле во второй половине навигации 1915 г. германские подводные лодки, проникавшие в Финский залив, пользовались именно этим фарватером.

нее было иметь в районе Оланда постоянную тральную организацию, и еще зимой было приступлено к формированию полудивизиона тральщиков. В Риге были реквизированы два речных парохода. Они получили названия *Дуло* и *Ствол.* В Петроградском торговом порту были реквизированы буксиры, которые получили названия *Тумба* и *Цапфа.* Все они были снабжены тралами Шульца и вооружены одной 47-*мм* пушкой.

Тральщики эти отличались плохими мореходными качествами и годились лишь для работ на рейдах, в шхерах и у выходов из шхер. В мае они перешли в Дегербю, поступив в распоряжение начальника Або-Оландской шхерной укрепленной позиции. Киткин предпочел бы, чтобы эти тральщики находились у него в оперативном подчинении, потому что опыт, накопленный в дивизии траления и отсутствовавший у других флагманов, позволил бы надлежащим образом организовать траление в районе Оланда. Но ввиду оторванности этого района штаб флота предпочел подчинить тральщики начальнику позиции; личный состав был частично выделен дивизией траления, и тральщики были снабжены всеми имевшимися в то время техническими и тактическими инструкциями.

2. Контрольное траление. Предварительное траление для крейсеров

Предполагалось, что тральщики типа *Дуло* будут по возможности помогать дивизии траления при выполнении авральных работ и вообще при тралении на шхерных фарватерах Эре — Утэ — Люм.

Перед тем как выслать VIII дивизион на работу в районе между Передовой и Центральной позициями, Киткин приказал ему протралить шхерный фарватер Эре—Утэ и выходной створ из Утэ (фарватер № 23). Выполняя эту задачу, *Патрон*, *Искра*, *8* и *10* затралили 31 мая мину на рейде Бокула, в неходовой части створа. Глубокосидящие тральщики были тотчас отозваны и вместо них был выслан III дивизион, протраливший 2 июня рейд Бокула и не обнаруживший более ни одной мины. Одновременно начальник Або-Оландской шхерной укрепленной позиции выслал к Утэ 4 тральщика, которые 1 июня затралили 2 мины, стоявшие южнее Видшера, в расстоянии около полумили от оси фарватера Утэ — Люм.

Затраленная 31 мая мина типа U/C казалась поставленной подводным заградителем совсем недавно. Но надо полагать, что это заключение было ошибочным, и все три мины, затраленные 31 мая и 1 июня, принадлежали заграждению, поставленному *UC*-4 2 ноября 1915 г. и через день после этого обнаруженному *минрепами.* Торопясь открыть крейсерам путь по фарватеру Люм—Утэ, тральщики не уклонялись далеко от оси фарватера, поэтому часть мин осталась в то время необнаруженной; очевидно подводный заградитель не имел точных данных о расположении шхерного фарватера и не сумел ориентироваться на месте. Возможно, что германцы считали Видшер начальным пунктом фарватера, проведенного для больших кораблей в сторону Оланда; на самом деле подобного фарватера не существовало, и мины, поставленные у Видшера на глубину 5 *м* от поверхности, ни для кого не могли быть опасными.

Работу в Финском заливе, намеченную по выработанному 31 мая плану, решено было начать с обследования всей сети фарватеров. 3 июня VIII дивизион обследовал фарватеры №№ 8, 7, 3*в* и 5; 5 июня были обследованы фарватеры №№ 3*б*, 3*а* (дважды) и 4 и 6 июня — фарватеры №№ 6 и 9. В этот день наблюдательный пост Хесте-Бюсэ (у входа в Лапвик) заметил в 9 милях на S германскую подводную лодку. По мнению штаба флота, в этом первом с начала навигации известии о появлении в Финском заливе подводной лодки не было ничего невероятного, потому что установка противолодочных сетей на Передовой позиции еще не была закончена. Все же Киткин приказал VIII дивизиону повторить 9 июня обследование выходных створов из Лапвика и Гангэ (фарватеры №№ 8 и 9), так как еще в 1915 г. было принято за правило производить контрольное обследование фарватеров, в районе которых показывались германские лодки. 9 же июня предстоял выход по 8 фарватеру I дивизиона, высланного на работу к Дагерорту.

При вторичном обследовании 8 и 9 фарватеров буйки трала Шульца в одном месте погрузились в воду, поэтому 10 июня тральщики вновь вышли на 8-й фарватер, но ничего не обнаружили. В тот же день были обследованы фарватеры № 10*а* и 13*а*, а 13 июня — фарватеры №№ 11 и 10*б*; кроме того, фарватер № 8 был расширен на одну милю восточнее створа. В промежутки времени между этими работами и в течение второй половины июня была протралена 5-мильная зона Передовой позиции. С 15 по 21 июня вследствие свежей погоды работы не производились; только 19-го, ввиду обнаружения плавающей мины на Наргенском входном створе, был протрален фарватер № 2. В период с 24 по 28 июня тральщики IV дивизиона с прикомандированными к ним катерными тральщиками убрали 52 тральных вешки и 11 вех, выставленных в мае для облегчения ориентировки при тралении и при постановке заграждений Передовой позиции. Перед тем к востоку от линии № 6 было выставлено 30 вестовых вех ограждения.

На случай «аврала» каждому дивизиону был назначен участок Передовой позиции, которая в случае угрозы прорыва подлежала обследованию в течение 4 часов. По окончании этой работы тральщики должны были перейти на Центральную позицию и поддерживать ее в исправности в случае отступления флота к Наргену. Кроме того, по образцу диспозиций, применявшихся в 1915 г., был составлен план заблаговременного и предварительного траления для обеспечения операций больших кораблей. Но дредноуты до конца войны в море больше не выходили, а траление для крейсеров выполнялось без особого напряжения и в сокращенном объеме.

Первый крейсерский поход состоялся 13—14 июня. Распоряжение о производстве заблаговременного траления было получено Киткиным 8 июня. Предстояло обследовать фарватеры №№ 23, 24, 20 и Эре — Утэ. В Лапвик вышли *214*, *215*, *219* и *220*. 10 июня в 3 часа они вышли на работу на фарватеры №№ 20 и 24. Закончив работу, *циклоны* в 13 часов пришли в Утэ.

Минрепы и тральщики VII дивизиона находились в ремонте,

а все исправные тральщики 2-го отряда были заняты в Финском заливе, поэтому работа в шхерах и на фарватере № 23 была поручена только что прибывшей из Петрограда 2-й группе III дивизиона, состоявшей из 4 тральщиков типа *Капсюль* (Приложения 1 и 2). Тральщики эти находились в Гангэ, и начальник III дивизиона был занят их обучением, подвигавшимся не особенно успешно, так как командиры были неопытны; да и не так легко было управляться на этих плоскодонных судах с малой осадкой и высокими надстройками, парусившими при самом слабом ветре. Киткин полагал, что самой лучшей школой для необученных тральщиков явится боевое траление. И действительно, задача по обследованию фарватеров Эре — Утэ и № 23, хотя и не слишком быстро, была этими тральщиками выполнена 10—13 июня.

11 июня Киткин на *Молодецком*, который оставался еще в его распоряжении, прибыл в Ревель и получил в штабе флота сведения о назначенном на 13 июня выходе крейсеров через Утэ. Не исключалась возможность возвращения крейсеров через район Свенска-Биерн—Богшер, поэтому штаб флота просил обследовать также и фарватер № 26. Киткин отложил намечавшийся им поход в Рижский залив и в Усть-Двинск и утром 13-го ушел в Утэ. Встретив на фарватере Эре — Утэ возвращавшуюся в Лапвик 2-ю группу III дивизиона, Киткин вернул ее в Утэ с приказанием повторить обследование фарватера № 23 утром 14 июня, перед возвращением крейсеров с моря.

13-го крейсеры вышли в море, а утром 14-го *циклоны* обследовали фарватер № 26. Возвращаясь с работы, они встретились на фарватере № 23 с крейсерами, стоявшими с застопоренными машинами. Начальник I бригады крейсеров приказал I дивизиону провести крейсеры за тралами; пришлось напомнить ему, что глубины позволяли итти только с тралом Шульца, которым *циклоны* снабжены не были. Вскоре приблизились *капсюли*, которые и довершили свою боевую тренировку, проведя крейсеры за тралами до рейда Бокула. Остановка крейсеров была вызвана известием об обнаружении *капсюлями* «непонятного заграждения», оказавшегося обрывком противолодочных сетей с подрывными патронами. Довольно сильные взрывы патронов смутили начальника III дивизиона, у которого создалось впечатление о взрывах глубокостоявших мин. После прохода крейсеров тральщики еще раз обследовали фарватер № 23, причем взорвалось еще несколько патронов. Повидимому сорванные сети были принесены сюда с востока; когда сети попали на мелководье, они частью легли на грунт и находились в полузатопленном состоянии.

VII дивизион, закончивший ремонт 11 июня, был послан в район Оланда, так как тральщики типа *Дуло* находились в ремонте. 14 июня были обследованы фарватеры №№ 27 и 28, а 15 июня — фарватер № 29. После этого дивизион в течение трех суток не мог выбраться из Дегербю вследствие шторма, не позволявшего маленьким тральщикам пройти через открытый плес Стура Шифтет.

В середине июня вступили в строй четыре миноносца типа *Сокол*: *Прозорливый*, *Подвижный*, *Прочный* и *Рьяный*. Первой их

работой явилось траление в необычном месте — на фарватере № 30, представлявшем собою выход в Ботнический залив в районе к N от о. Оланд. Это был новый фарватер, облегчавший условия борьбы против германской торговли. 4 июня в зоне фарватера № 30 наблюдался неизвестный пароход, ходивший переменными курсами, поэтому выход у Кокснана условно считался закрытым для плавания. Обследование этого района и самого фарватера было произведено в течение трех дней, с 22 по 24 июня. По неопытности командиров тралы были несколько раз порваны. Начальник дивизиона объяснял это наличием не показанных на карте мелких глубин, но произведенным впоследствии гидрографическим обследованием обстоятельство это не подтвердилось. 24 июня II дивизион прибыл в Дегербю.

Контрольное обследование выхода в Ботнический залив у Эншера (фарватер № 31) было произведено 3 июля тральщиками *7* и *9*. Тральщики эти 21 июня были высланы в Николайстадт. Захватив с собой моторный бот, они перешли с ним на север, в районы Кристинестадта, Якобстадта и Гамля-Карлебю и вскоре установили отсутствие поставленных там в 1915 г. оборонительных минных заграждений, полностью уничтоженных льдом и штормами.

21 июня Киткин получил в штабе флота сведения относительно предстоящей крейсерской операции, намеченной на 23 и 24 июня. Сделанные в связи с этим распоряжения об обследовании фарватеров пришлось тотчас отменить, так как 22 июня от морского генерального штаба были получены добытые агентурным путем сведения о поставленных германцами минных заграждениях. Точно указывались координаты загражденных районов; некоторые из них перекрывали зоны морских фарватеров, проведенных в пределах передового театра.

По многим признакам чувствовалось, что все эти сведения были ложными. Киткин отнесся к ним с явным недоверием и старался доказать нач. штаба флота, что система плавания по фарватерам освобождала от необходимости проверять всякого рода сомнительные данные; если бы заграждения действительно стояли там, где они были показаны, то они были бы обнаружены при первом же предварительном обследовании фарватеров. Вообще не следовало высылать тральщики в открытое море иначе как в случаях явной необходимости, как например, для предварительного и заблаговременного обследования фарватеров или для определения границ обнаруженных заграждений. Всякие иные тральные работы могли повлечь за собой тяжелые последствия, так как при этом тральщики лишний раз подверглись бы риску встречи с германскими разведчиками. Как бы ни были слабы морские силы, которыми германцы располагали на Балтийском театре, не следовало забывать о существовании быстроходных крейсеров, внезапное появление которых не всегда могло быть предупреждено воздушной разведкой. Одного удачного нападения на тральщики было бы достаточно, чтобы побудить германцев продолжать подобные налеты, которые имели бы, кроме того, существенное моральное значение.

Все же командование сочло необходимым проверить справедливость полученных сведений, чтобы знать, по крайней мере, как относиться к этому источнику в будущем. Выход крейсеров был отложен впредь до окончания проверки, которую надлежало произвести в кратчайший срок.

23 июня *214* и *219* с прикомандированным к ним для радиотелеграфной связи *Молодецким*, выйдя утром из Люма, обследовали фарватер № 20 и сомнительный район, показанный в 10 милях к W от Дагерорта и непосредственно прилегавший с S к зоне, которая была обследована *циклонами* в мае.

После тщательного обследования не было обнаружено ни одной мины.

Подобный же результат имело обследование района, показанного в расстоянии 5—10 миль на NW от Дагерорта, т. е. примерно посередине между действительно поставленными заграждениями №№ 87 и 104 и в небольшом от них расстоянии. Работа эта была выполнена 24 июня глубокосидящими тральщиками 2-го отряда (*Искра*, *Пламя*, *8* и *10*).

2-я группа III дивизиона обследовала 23 июня довольно большой район, показанный в 15—20 милях южнее Утэ, т. е. опять-таки поблизости от районов, в которых действительно стояли заграждения (V и VI). Вместо германских мин здесь была найдена русская инженерная мина, неведомыми путями занесенная сюда из укрепленного района Ревель — Гельсингфорс. Повторяя работу на следующий день, *капсюли* опять затралили на выходном створе сети, стоявшие, повидимому, на глубине около 30 фут (9,1 *м*), так как трал Шульца не всегда их захватывал. Три патрона взорвались, и два патрона были вытралены вместе с обрывками сети.

25 июня настала очередь трех *минрепов*, тральщика *Чека* и VII дивизиона, вышедших в 4 часа из Дегерэ, под общим командованием начальника III дивизиона, в район Свенска-Биерн — Богшер. Здесь были показаны три заграждения, но агентура старательно обошла район минной банки, поставленной 1 июля 1915 г. *Альбатросом* в 2—3 милях западнее Богшера. Работа была начата при штилевой погоде поблизости от пловучего маяка Свенска-Биерн. На первом же галсе тральщики около 11 ч. 30 м. были атакованы подводной лодкой; одна из торпед прошла впереди форштевня, а другая — под машинным отделением *Минрепа*, шедшего в паре с *Фугасом* со щитовым тралом. Торпеды были выпущены с расстояния около $^{3}/_{4}$ кабельт.; с тральщиков были замечены воздушные пузыри, поднявшиеся на поверхность в момент выстрела. Начальник 1-го отряда, находившийся в Дегерэ, по радио приказал тральщикам немедленно возвратиться. На следующий день работа была беспрепятственно доведена до конца, причем начальник I дивизиона с четырьмя *соколами*, освободившимися от работы у Кокскара, охранял тральщики от атак подводных лодок.

Седьмое заграждение было показано милях в пяти севернее района минной банки, поставленной *Альбатросом* 1 июля 1915 г. в 6—8 милях на ONO от Богшера. Обследование этой псевдозагражденной зоны произвели 28 июня циклоны *214*, *219* и *220*.

Чтобы установить сомнительность источника, которым воспользовался на этот раз морской генеральный штаб, потребовалось в общей сложности 6 дней напряженной работы при участии 26 тральщиков и охранных миноносцев; четырнадцать из них выходили в море по 2—3 раза. При этом 8 мелкосидящих тральщиков III и VII дивизионов, представлявших основное ядро дивизии, 25 июня были высланы без всякой охраны чуть ли не в самую удаленную часть передового театра, на расстояние до 40 миль от опушки шхер. В семи районах, в общей сложности на пространстве 250 кв. миль, было установлено отсутствие минных заграждений. Но эти итоги имели самое кратковременное оперативное значение, потому что обследованные тральщиками районы уже на следующий день могли оказаться загражденными, и обстоятельство это стало бы известным только при предварительном обследовании фарватеров, пересекавших часть из этих районов.

Было бы гораздо выгоднее, если бы время, затраченное на эту проверку, было использовано либо для расширения зон важнейших фарватеров, либо для уничтожения заграждений № 86 и 87.

Особый интерес представляет тот факт, что все места несуществовавших заграждений были показаны довольно близко к действительно загражденным районам. Возникает вопрос, не потому ли германская подводная лодка оказалась 25 июня в одном из сообщенных в Россию районов, что в составлении агентурных данных принимал участие германский адмирал-штаб? Не надеялись ли германцы направлять русские корабли в обход мнимых заграждений с тем, чтобы они попадали на действительно поставленные заграждения?

Не имела ли отношения ко всему этому делу очередная попытка ввести русских в заблуждение, попытка, подобная той, о которой упоминает Ролльман? [3, стр. 266.]

Конечно, штаб флота не задавался и не мог задаваться подобными вопросами; к тому же еще не все германские заграждения были к этому времени обнаружены, следовательно и нельзя было заниматься никакими сопоставлениями. Оставалось лишь использовать, по мере возможности, результаты сделанных усилий. Еще 22 июня штаб флота распорядился обследовать фарватер № 32 в том случае, если район Свенска-Биерн — Богшер, при проверке агентурных сведений, окажется чистым от мин. Фарватер № 32, проведенный по меридиану 20° до широты 59°, представлял собой видоизмененный фарватер № 26 (в номенклатуре 1915 г.). Так же, как и в 1915 г., решено было обследовать этот фарватер в ночное время, совместив эту работу с обследованием выхода из Оланда по 27 фарватеру.

В 20 часов 27 июня II дивизион вышел из Дегербю совместно с 1-й группой III дивизиона, которая и обследовала фарватер № 27, причем *соколы* шли по сторонам для охраны от подводных лодок. В узком месте фарватер был протрален в строе кильватера. По выходе из шхер, для освещения более широкой полосы, обе пары выстроились в строй фронта с интервалом от 5 до 7 кабельт. между

парами.[1] Находясь в 9 милях на ONO от Свенска-Биерн, тральщики открыли огонь по предмету, принятому за перископ и быстро скрывшемуся под водой.

К 1 ч. 30 м. 28 июня обследование 27 фарватера было закончено, и III дивизион под охраной *Подвижного* ушел в Дегербю, а три *сокола* к 7 часам обследовали в оба конца фарватер № 32. Миноносцы быстро освоились с техникой траления, и в скором времени действия *соколов* стали столь же умелыми, что и у *циклонов*; но корпуса и механизмы у *соколов* были очень слабы, и 28 июня, уже через несколько дней после начала их работы, их пришлось отправить в Гельсингфорс в ремонт.

3. Обнаружение заграждения V. Уничтожение заграждения № 86

Отложенная крейсерская операция была теперь назначена на 29 и 30 июня, о чем Киткин был уведомлен 27 июня. Все работы, связанные с проверкой агентурных сведений, закончились к вечеру 28-го и рано утром 29 июня *капсюли* протралили фарватер Бокул — Утэ и выходной створ Утэ, а VII дивизион протралил створы Эре. Из состава I дивизиона в строю находились лищь миноносцы *214*, *219* и *220* и все они не имели радиотелеграфа; тем не менее они были высланы для обследования фарватера № 24, по которому крейсеры и вышли в тот же день в море.

30-го VII и III дивизионы повторили работы на назначенных им участках, протралив также фарватер Бокул — Люм. *Циклоны* имели задание обследовать фарватеры №№ 24, 18 и 15, чтобы обеспечить крейсерам возвращение как через Утэ, так и через Эре. Хлопоты Киткина, предпринятые еще 28 июня, увенчались, наконец, успехом, и штаб флота прикомандировал к *циклонам* для радиотелеграфной связи миноносец *Расторопный*. Мероприятие оказалось как нельзя более своевременным, потому что на 24 фарватере, который еще накануне был чистым от мин, в счислимых шир. 59°16′ и долг. 21°12′ было обнаружено заграждение. В трале всплыла мина большого образца, поставленная надводным заградителем.

Радиограммой по морским силам, переданной с миноносца *Расторопный*, фарватер № 24 был закрыт для плавания. Продолжая работу, *циклоны* через час подошли к узлу фарватеров №№ 18, 20 и 24 и по счислению легли на курс 61°, чтобы обследовать фарватер № 18. Вскоре после этого в SW-й части горизонта появились крейсеры. Постепенно догоняя тральщики, они вступили им в кильватер. Обнаружение заграждения на 24 фарватере явилось полной неожиданностью, и начальник бригады крейсеров не считал возможным обгонять *циклоны*, так как и на пути в Эре могла произойти подобная же неожиданность; пришлось уменьшить ход до 12 узлов и итти за тралами.

---

[1] После гибели *Взрыва* в состав 1-й группы III дивизиона был включен тральщик *Чека*; он не имел тральной лебедки и принимал к себе буксир трала. Благодаря этому группа попрежнему состояла из двух пар.

Подойдя к точке поворота на 15 фарватер, *циклоны* легли на курс 6°, который должен был вывести их прямо на входную веху Эре. Крейсеры повернули на этот курс десятью минутами раньше, так как их счисление на 2 мили опережало счисление тральщиков. Входная веха оказалась в одной миле правее линии пути *циклонов*, следовательно крейсеры имели ошибку в счислении около трех миль к W, и если бы в этот день не было произведено предварительного траления, то крейсеры попали бы на заграждение V (Приложение 3), восточный конец которого находился в расстоянии одной мили к W от оси фарватера № 24. В случае отсутствия миноносца *Расторопный циклоны* не смогли бы тотчас же уведомить крейсеры об обнаружении заграждения, и им пришлось бы поджидать возвращения крейсеров на южном конце 24 фарватера.

Случай на 24 фарватере горячо обсуждался в дивизии траления, на крейсерах и в штабе флота. Могло быть только два варианта: либо заграждение было поставлено в ночь с 29 на 30 июня, либо оно стояло и до 29 июня, но находилось немного в стороне от оси фарватера. Вторая версия казалась более вероятной, особенно после того как выяснились результаты тральных работ, произведенных в районе обнаруженного заграждения.

Первоочередной задачей являлось определение границ заграждения, но к началу июля из числа быстроходных тральщиков в строю остался лишь миноносец *215*, а все остальные *циклоны* и *соколы* находились в ремонте. Только 9 июля в строй вступили *220* и *222*. Утром 10-го они вышли с *215* из Лапвика и в 13 часов приступили к обследованию назначенного им района (квадрат со сторонами длиной в 6 миль с местом затраленной 30 июня мины, как центром). Через полчаса, в шир. 59°19′ и долг. 21°6′, в трале взорвались две мины и одна мина всплыла. Перебитый трал был заменен запасным, а мина была расстреляна. Сделав еще один галс и затралив в течение 35 минут еще 6 мин, *циклоны* к вечеру возвратились в Люм.

Ввиду выяснившихся больших размеров заграждения и затруднительности планомерных работ одной парой Киткин приказал прервать траление впредь до вступления в строй еще двух или трех миноносцев. Эти соображения, сообщенные в штаб флота, нельзя было считать достаточно убедительными; истина заключалась в том, что в дивизии траления еще не приучились рассматривать *циклоны* в роли уничтожателей заграждений. В данном случае Киткин считал слишком рискованным высылать три глубокосидящих миноносца на расстояние до 30 миль от ближайшей базы; вероятность их взрыва была очень велика, но никто не смог бы оказать им быструю помощь, при наличии же двух пар можно было применить строй уступа и порядок маневрирования, при которых вероятность попадания на мину была бы значительно меньше. 17-го начальник I дивизиона с *Подвижным* (ведущий), *214*, *215*, *220* и *222* вышел из Утэ на работу; *Прозорливый* шел за тралами для расстреливания мин. В течение семи часов было пройдено с тралами 82 мили; при этом с большой точностью удалось выяснить, что

южная граница заграждения находилась в шир. 59°16',6 и долг. 21°8'. Мина, затраленная 30 июня, как это выяснилось впоследствии, была крайней восточной миной; она стояла в шир. 59°19',4 и долг. 21°10',8, буксировалась тралом на протяжении 3½ миль и всплыла в шир. 59°16' и долг. 21°10' (на милю западнее счислимого места). Если бы линия пути *циклонов* расположилась 30 июня на несколько десятков метров восточнее, то заграждение осталось бы необнаруженным.

При определении западной границы мины продолжали затраливаться вплоть до долг. 21°3',5, после чего *циклоны* за поздним временем стали продвигаться к востоку. В этот день было вытралено 7 мин; две из них были явно оттащены с своего места на 3—4 мили в сторону и всплыли на захождениях, при ослаблении натяжения трала. Но в большинстве случаев щитовой трал работал как подсекающий, так как у мин этого образца в момент затраливания (на ходу более 10 узлов) портилось застопоривающее приспособление, минреп выхлестывался, и мина почти тотчас всплывала на поверхность. Было замечено, что при взрыве плавающей мины осколки падали в расстоянии более 1 кабельт. от места взрыва, поэтому *Прозорливый* подходил к минам на полкабельтова. Мины уничтожались первым же выстрелом; они либо взрывались, либо раскалывались пополам и тонули.

Одновременно с этим в районе к востоку от оси фарватера 24 работали тральщики *15* и *17* и 1-я группа III дивизиона. Мин здесь не оказалось, что свидетельствовало о том, что заграждение стояло в районе к W от оси фарватера; оставалось лишь определить северную границу заграждения, чтобы общие его размеры можно было считать выясненными.

По окончании траления *Фугас* поднял одну из подсеченных 10 июля мин, которые в тот день не расстреливались за отсутствием свободного миноносца. Мина без якоря весила 144 *кг*, имела 5 колпаков и была снаряжена веществом, похожим на тротил; прибор глубины был установлен на 3 *м*. Мина имела № 16100.

В процессе траления миноносец *215*, вследствие повреждения в машине, был отправлен в Або, и работа продолжалась одной парой. На следующий день *215* присоединился к дивизиону, и 19 июля тремя парами был обследован в оба конца 24 фарватер. В полосе шириной около полумили, прилегавшей к оси фарватера с W, ни одной мины не оказалось.

Штаб флота считал необходимым уничтожить заграждение, так как фарватер № 25, которым приходилось теперь пользоваться, потерял свои прежние преимущества после того как было обнаружено заграждение № 104 (см. прилож. 6). Решено было ограничиться уничтожением заграждения в пределах западной половины 6 мильной зоны 24 фарватера. Но не сразу удалось приступить к этой работе так как *циклоны* и *соколы* периодически отвлекались для обследования морских фарватеров. Так, 20 июля, всвязи с предстоявшим выходом в море подводных лодок, миноносцы *214*, *215* и *222*, *Прозорливый* и *Прочный*, выйдя утром из Люма, обследовали 20 фарватер. 24 июля, перед возвращением подводных лодок,

работа была повторена; кроме того еще раз была обследована 1-я четверть 200 квадрата, в пределах которой 27 мая было затралено 6 мин. На этот раз мин обнаружено не было, следовательно минные банки, поставленные здесь германцами в марте или в апреле 1916 г., были уже сильно разрежены штормами и не представили особой опасности даже в том случае, если бы у возвращавшихся подводных лодок были крупные ошибки в счислении.

Флагманский штурман, командированный Киткиным для ускорения работ на 24 фарватере, предложил начальнику I дивизиона приступить к уничтожению заграждения без предварительного определения его границ. По его мнению, следовало начать работу в расстоянии полумили к W от оси 24 фарватера и делать галсы курсами 188°—8° (параллельно оси фарватера), постепенно приближаясь к заграждению. При этом способе достаточно было бы трех дней работы для того, чтобы полоса шириной в 3 мили к W от оси фарватера была очищена от мин, что позволило бы открыть 24 фарватер для плавания. Начальник I дивизиона тотчас согласился с этим предложением, и 27 июля 6 миноносцев, выйдя в 6 часов из Утэ, приступили к протраливанию намеченной зоны. Ведущим шел миноносец *Подвижный* (с начальником I дивизиона и с флагманским штурманом), 4 *циклона* шли со щитовыми тралами в строе уступа, а *Прочный* выставлял тральные вешки на северной границе протраливаемого района и расстреливал мины.

Благодаря отличной погоде и полному отсутствию сноса работа протекала без всяких затруднений. Гальсы делались длиной по 8 миль, тем не менее ведущий точно выходил к выставленным вешкам. На южной границе района, перед поворотом на обратный курс (8°), с *Подвижного* сбрасывался с правого борта поплавок, и на курсе 8° миноносец *Подвижный* оставлял поплавок по борту, благодаря чему достигалось перекрывание протраленной полосы.

Первая мина была затралена на пятом галсе, в расстоянии одной мили к W от оси фарватера. Еще четыре мины всплыли одна за другой на шестом галсе. Ни одна мина не взорвалась, и щитовой трал действовал не хуже любого подсекателя. В этот и в следующий день мины (за исключением одной мины, оттащенной тралом на 6 миль к S) всплывали тотчас после затраливания, и благодаря тщательному счислению легко определилось направление восточной линии (22°—202°).

Для контроля сделано было 6 галсов в обратном порядке, т. е. с постепенным приближением к оси фарватера, и поздно вечером миноносцы возвратились в Утэ, пройдя в этот день около 100 миль с тралами. 28-го, при столь же благоприятных условиях и в том же порядке, было сделано еще 12 галсов. На 4 галсе миноносцы *220* и *222* случайно нарушили порядок равнения и в протраленной полосе образовался пропуск; обстоятельство это было замечено на ведущем, и при повторении этого галса были затралены две мины. Всего в этот день всплыли в тралах 6 мин; *Прочный* расстрелял их шестью выстрелами из орудия. К ночи миноносцы пришли в Або для пополнения запасов.

В течение следующих восьми дней тралению препятствовала свежая погода, а в дальнейшем *циклоны* и *соколы* были посланы в другие районы, и до конца войны никаких работ на заграждении V больше не производилось.

По германским данным, заграждение V было поставлено четырьмя зигзагообразными линиями, причем координаты его, несмотря на всю схематичность картографического материала, явно не соответствуют русским определениям, неоднократно проверенным обратной прокладкой и не вызывающим никаких сомнений. Таким образом, несмотря на то, что *Альбатрос* подходил к Богшеру для точного определения исходной точки, он ошибся по широте примерно на 8 миль (рис. 12). Если бы заграждение действительно стояло там, где его показал *Альбатрос*, то по всей вероятности оно было бы обнаружено *циклонами* 28 июля 1915 г. при обследовании 81 квадрата.

Во время работ, выполненных в период с 30 июня по 28 июля, в общей сложности было вытралено 28 мин. При этом полностью были уничтожены остатки южной линии; здесь было затралено 17 мин, а остальные 11 мин были обнаружены в районе к западу от этой линии; очевидно это была вторая с юга линия.

Если считать, что на каждой из четырех линий была выставлена четверть всего запаса мин, т. е. 50 мин, то придется допустить, что в течение 13 месяцев, протекших со времени постановки заграждения, две трети выставленных мин были сорваны штормами.

4 июля минрепы *15* и *17* приступили к работе по уничтожению заграждения № 86. По состоянию погоды тралить удалось только 4, 5, 9 и 10 июля, после чего тральщики были отозваны в Утэ. Они работали, в среднем, по 14 часов в день и успели протралить большой район, но обнаружили только одну мину, всплывшую в шир. 59°39′ и долг. 22°2′. После их ухода наступил временный перерыв, но 25 июля начальник III дивизиона с 4 *капсюлями* закончил последние контрольные галсы. В итоге этих работ был протрален район между параллелью 59°34′ и осью 22 фарватера, и между меридианом 21°54′ и осью 15 фарватера.

Заграждение № 86 полностью находилось в пределах этого района, но из 214 мин, поставленных *Дейчландом* 25 мая 1915 г., уцелело всего 11 мин, считая в том числе мину, затащенную тралом на фарватер № 17.

Потребовалось всего 14 месяцев для того, чтобы 95% мин, имевших углубление 5 *м*, были сорваны с якорей. Строго говоря, заграждение почти полностью перестало существовать уже через каких-нибудь полтора — два месяца после его постановки, иначе очень трудно было бы объяснить тот факт, что в июне и в июле 1915 г. тральщики трижды прошли через середину заграждения, не затралив ни одной мины. Соображения, которые были приведены по этому поводу при описании кампании 1915 г., не могут быть ни доказаны, ни опровергнуты никакими реальными данными, и несомненным является лишь один факт: заграждение, поставленное на каменистом грунте, на глубинах от 70 до 75 *м*, из числа

всех известных нам германских заграждений оказалось самым нестойким.

Важно отметить, что заграждение не было уничтожено стихийными явлениями до конца; десяток мин остался на долю тральщиков, и в то время как две сотни мин были уже сорваны, одна мина все же уцелела и эта одна мина могла все же выполнить свое назначение, если бы заграждение не было своевременно обнаружено. Площадь минного поля составляла около 20 кв. миль, и загражденный район имел в длину около 7 миль и в ширину около 3 миль.

Найденные теперь пояснения, касающиеся происхождения «одиночных» мин, ставят под сомнение справедливость сделанных ранее теоретических выводов относительно вероятности обнаружения заграждений, вероятности попадания кораблей на необнаруженное тральщиками заграждение и вероятности взрыва кораблей при отсутствии предварительного траления. В дополнение к имеющимся по этим вопросам вычислениям придется вывести поправочные коэфициенты, зависящие от давности постановки заграждения, углубления мин и местных условий. Вместе с тем придется пересмотреть некоторые статьи «Наставления для боевой деятельности тралящих кораблей».

4. Обследование выходов в Балтийское море у Цереля и из Соэлозунда

В Рижском заливе в течение первой половины лета не произошло никаких сколько-нибудь существенных событий. Ирбенская позиция была усилена новыми заграждениями. Фарватер, проложенный осенью 1915 г. в районе к W от Цереля, в ночь на 1 июля был обследован катерными тральщиками *2*, *3* и *8*. К 6 часам 30 июня они были прибуксированы *Видным*, *Достойным* и *Деятельным* от Куйвасто к Церелю. К полудню нашел туман, и этим обстоятельством решено было воспользоваться для скрытного выполнения задачи. Миноносец *Забайкалец*, который должен был охранять катеры во время траления, вследствие тумана был оставлен у Церельского рифа, и в 14 часов катеры самостоятельно вышли в море.

В 16 ч. 30 м., пройдя Церельский риф, катеры легли на курс 340°, по которому прошли в 1915 г. *циклоны* (рис. 10). В 18 ч. 7 м., находясь по счислению в 6,7 милях на 286° от Цереля, катеры с поставленными тралами легли на курс W с намерением пройти 12 миль и повернуть затем на N. Предполагалось сделать 6 или 8 параллельных галсов с пропусками между галсами шириной в полмили с тем, чтобы выход в море был обследован достаточно широкой полосой. Скорость хода была доведена до 6 узлов.

В 17 ч. 55 м., в шир. 57°56',5 и долг. 21°33',7, когда до поворота на N оставалось немного более двух миль, буйки головного катера *8* стали сходиться; вскоре они приняли нормальное положение, но у шедшего позади катера взорвался патрон трала, и на поверхность всплыла германская мина. Катеры остановились для осмотра тралов; у *8* трал оказался порванным. Пока менялись тра-

ляющие части, мина была разоружена и поднята; она оказалась известного уже малого образца (противолодочные мины) с весом заряда около 16 *кг*. Прибор глубины был установлен на 3 *м*.

В 21 час вновь были поставлены тралы, но лишь только был дан ход, как были подсечены еще две мины; их обезвредили, после чего, чтобы не терять больше времени, катеры без тралов отошли на 2 мили к Ost и в 21 ч. 35 м. с тралами легли на N. Через четверть часа, в шир. 57°58′,5 и долг. 21°37′,5, у всех катеров буйки тралов стали сходиться и расходиться, что навело на мысль о присутствии там мин с какими-либо приспособлениями, похожими на пропускатели. Катер *2* несколько раз прошел по подозрительному месту, но ничего не обнаружил. Тем не менее в предположении, что там стояли мины, катеры, руководствуясь тактическими инструкциями, продолжали маневрировать по правилам, установленным для определения приближенных границ заграждений.

В 0 ч. 25 м. 1 июля, находясь в шир. 58°3′,8 и долг. 21°29′,7, катеры легли на курс Ost. Решено было возвращаться, так как в случае прояснения погоды при более позднем возвращении катеры были бы замечены с Михайловского маяка, и работа могла потерять свое значение. Пройдя по параллели 58°3′,8 11 миль, катеры легли на курс 160°, в 4 часа определились по Церелю (ошибка в счислении оказалась очень небольшой), убрали тралы близ Церельского рифа и к 6 часам вернулись к Церелю. В течении 16-часового похода моторы катеров работали без отказа и вся вообще материальная часть оказалась в образцовом порядке.

Произведенная катерами разведка показала, что ось выходного фарватера следовало перенести на несколько миль к северу, примерно на параллель 58°4′.

Заграждение, обнаруженное катерами, по германским данным [1], начиналось в полутора милях южнее той точки, в которой катеры затралили мины. Повидимому, заграждение было поставлено весной 1916 г. Очевидно, что операция была выполнена в темноте, и, по всей вероятности, счисление у германцев было менее точным, чем у катеров; последние обнаружили, повидимому, северную часть заграждения. В том же германском источнике показано еще одно заграждение, поставленное в 5—7 милях западнее Циреля. Повидимому, это заграждение было поставлено 31 мая подводным заградителем *UC-4*. Но оно оказалось в стороне от оси фарватера и не было обнаружено тралением. Точно также остались необнаруженными 2 заграждения, поставленные 25 августа и 25 ноября подводным заградителем *UC-27* в районе к W от Циреля.

Не менее ценную разведку произвели те же катеры в ночь на 29 июля. В случае обнаружения новой попытки германцев прорваться в Рижский залив подводные лодки должны были выйти на позицию, намеченную в районе к S от банки Работник, в свободном промежутке между несколькими минными заграждениями, поставленными в 1915 г. и частично уничтоженными германцами при прорыве в Ирбен 8 августа 1915 г. Позицию надлежало про-

контролировать тралами; заодно катеры должны были проверить состояние заграждения № 59 (рис. 10).

28 июля, с наступлением темноты, катеры *2*, *3* и *8* прошли через Церельский риф и стали у банки Работник, нащупанной лотом. Перед тем воздушной разведкой было установлено присутствие германских кораблей в районе Люзерорта, поэтому начальник минной дивизии с миноносцами *Сибирский Стрелок* и *Охотник* вышел для поддержки катеров.

По прибытии миноносцев катеры поставили тралы, прошли 4,5 мили на S, дважды прорезали заграждение № 59 и курсом N, вдоль восточной границы заграждений №№ 61 и 62, возвратились к миноносцам. Около 3 часов 29 июля миноносцы, а вслед за ними и катеры, вернулись к Церелю. Операция была выполнена в темноте и не могла быть замечена германцами.

Четыре линии мин, из которых состояло заграждение № 59, ничем не обнаружили своего присутствия. К этому времени, по подсчетам, произведенным в штабе минной дивизии, только на побережьи Эзеля было насчитано до 500 выброшенных на берег мин; немалое количество было выброшено на берег в других районах, и сотни мин взорвались во время дрейфа льда. Скорость, с которой подновлялись заграждения Ирбена, не уступала скорости, с которой мины срывались с якорей и уничтожались стихийными явлениями. Между тем положение в Ирбене никогда, в сущности, не было абсолютно спокойным, и в любой момент можно было ждать со стороны германцев возобновления активных действий. Решено было продолжать постановку минных заграждений, и в скором времени в этих операциях приняли участие тральщики III дивизиона.

Положение, при котором морские силы Рижского залива, находившиеся в постоянном соприкосновении с неприятелем, располагали для траления только тремя катерными тральщиками, конечно, нельзя было считать нормальным. Если русские мелкосидящие заградители ставили мины поверх старых заграждений, то с таким же успехом и германцы могли пройти в темноте через загражденный район и поставить мины в пределах маневренного пространства, границы которого в общих чертах должны были им быть известными по результатам постоянных воздушных разведок и налетов на русские миноносцы. По существу следовало бы ежедневно контролировать тралами Ирбенскую позицию, особенно так называемый «мешок», находившийся в 7—9 милях южнее Ирбена. С этой точки зрения начальник минной дивизии был прав, когда он счел принятое 31 мая решение неправильным и продолжал настаивать на присылке в его распоряжение не менее четырех мелкосидящих тральщиков. С другой стороны, прав был и Киткин, не считавший возможным ослаблять дивизию траления в Финском заливе и на передовом театре. Однако положение здесь несколько изменилось.

Надежды, которые штаб флота возлагал на заграждения и сети Передовой позиции в смысле преграждения германским подводным лодкам доступа в Финский залив, видимо начинали оправды-

ваться, потому что со времени постановки противолодочных сетей никто нигде не видал германских перископов. Оптимизм, проявленный в этом отношении штабом флота, достиг крайних пределов. Было решено, что внутренние воды Финского залива не нуждались больше в обследовании; обследование района между Передовой и Центральной позициями было прервано и в конце июня V дивизион тральщиков вторично был послан в Моонзунд. Двумя днями раньше в Моонзунд были высланы *Искра*, *Пламя* и *Патрон*. Этим глубоко сидящим тральщикам нечего было больше делать в Финском заливе, а для работы на передовом театре они были слишком тихоходны. Но они как нельзя более подходили для выполнения гидрографического траления, предпринятого на глубоководном канале для больших кораблей в районе между Вормсом и Куйвасто. Сменив минные тралы на жесткие, эти тральщики принесли огромную пользу и, благодаря их участию, работы по проведению канала значительно ускорились.

Но тральщики V дивизиона стояли в Рогекюле в полном бездействии. Они могли бы, по крайней мере, систематически протраливать северный вход в Моонзунд; но не только минная дивизия, которая давно была приучена к плаванию по непроверенным тралами фарватерам, но и сама дивизия траления постепенно заразилась оптимизмом штаба флота, и никто не позволил бы себе сомневаться в полном спокойствии глубокого тыла, начинавшегося на линии Тахкона — Гангэ. Не потому, что это было действительно необходимо, а скорее для того, чтобы оправдать факт присылки V дивизиона в Моонзунд, 11 июля по распоряжению начальника минной дивизии был протрален вход в Пернов. Воспоминание о происшествии 27 мая не позволяло начальнику минной дивизии использовать эти тральщики в Ирбене, и Ирбенская позиция попрежнему не контролировалась тралами. Дневной работе больших неповоротливых тральщиков препятствовали бы германские бомбовозы,[1] а их способность выполнять ночное траление вызывала в минной дивизии большое сомнение.

В начале августа для тральщиков V дивизиона нашлось, наконец, применение на новом фарватере, проложенном в районе к N от о. Эзеля. К этому времени был гидрографически обследован и обставлен лоцмейстерскими вехами канал в Соэлозунде, что позволяло провести новый выход в море для миноносцев и подводных лодок. Путь этот был проложен от Соэлозунда на SW, по направлению к Тагалахте и далее по параллели 58°35′ до меридиана 21°25′, где встречались уже предельные для постановки мин глубины.

8 августа тральщики *7*, *10*, *11* и *12*, под охраной *Стерегущего* и *Украйны*, вышли на работу. Но им опять не повезло, и они окончательно скомпреметировали себя за время трехдневных попыток выйти из Соэлозунда. Один тральщик сел в узком канале на

---

[1] 19 июля в 15 милях от о. Руно тральщик *3* получил одно попадание; взрывом бомбы было убито и ранено 7 человек и оба 75-*мм* орудия были выведены из действия.

мель, и его пришлось стаскивать буксирами; второй тральщик также сел на мель, а когда ему удалось сняться, то у третьего потекли в котле трубки. Начальник минной дивизии выслал вместо V дивизиона *Искру, Пламя* и *Патрон*, которые без труда выполнили задачу днем 11 августа. Имея в охране 4 миноносца VI дивизиона (типа *Украйна*), они обследовали односторонними змейковыми тралами фарватер № 38, а также вход в Тагалахту (фарватер № 39). Мин обнаружено не было.

5. Продолжение работ на передовом театре

Неожиданный результат работ на заграждении № 86 повлек за собой изменение первоначальных планов. Решено было прекратить работы на фарватере № 24, обратив главное внимание на окончательную очистку выхода через Эре, который становился теперь более спокойным, чем путь через Утэ. Все же миноносцы должны были сперва обследовать новый выход из Утэ по фарватеру № 25, а затем уже приступить к уничтожению заграждения № 87. Без особой в том надобности штаб флота приказал обследовать также выход через Эре (фарватеры №№ 15 и 18).

6 августа при свежем WNW, доходившем до 6 баллов, пять *соколов* обследовали фарватер № 25. Личный состав успел уже освоиться с тралением, и, несмотря на сильную качку, миноносцы отлично держались в строю. *Циклоны* 9 августа, также в свежую погоду, обследовали фарватеры №№ 15 и 18; перед выходом дивизиона на работу к нему присоединились миноносцы *216* и *217*, только 8 августа закончившие капитальный ремонт.

В Оландсгафе было произведено предварительное обследование фарватеров для подводных лодок. С этой целью 1-я группа III дивизиона и VII дивизион 4 августа вышли из Лапвика в Дегербю, но по состоянию погоды фарватеры №№ 27 и 28 были обследованы 1-й группой III дивизиона только 8 августа; в охране был миноносец *Внушительный*. В тот же день VII дивизион обследовал фарватер № 29а, а на следующий день 1-я группа III дивизиона протралила в оба конца створ мигалок Каббаклитарнэ. При возвращении тральщиков на Ost *16* сломал винт на необставленном фарватере у острова Свинэ.

8 августа, после продолжительного штормового периода, *Комета, 19, Капсюль* и *Груз* протралили Передовую позицию вдоль вех ограждения. 17 августа работа была повторена 1-й группой III дивизиона. В возможность переноса мин с якорями никто уже больше не верил, и позиции контролировались тралами только по той причине, что в пределах маневренного пространства могли оказаться снесенные и порванные противолодочные сети.

Милях в 35 западнее Дагерорта, в районе к SW от узла фарватеров №№ 20 и 24 на карте среди предельных глубин были показаны сравнительно небольшие глубины порядка 35—40 сажен. В заботах о подводных лодках, которые при возвращении с моря могли случайно пересечь этот район, Киткин счел необходимым его обследовать. 12 августа *Прочный, Прозорливый* и *Рьяный* сделали здесь 10 галсов, но мин не обнаружили.

На следующий день I и II дивизионы в составе пяти *циклонов* и четырех *соколов* вышли в район заграждения № 87. Для траления было слишком свежо, и миноносцы ограничились постановкой тральных вешек, положение которых было точно определено *Прочным*, полным ходом ходившим к Тахконе. Подобный способ обсервации применялся в течение всего периода работ на этом заграждении, что и позволило установить его точные границы.

14 августа 5 *циклонов*, а также *Прочный*, *Прозорливый*, *Резвый* и *Рьяный* сделали курсами Ost — W 12 галсов в районе между параллелями 59°7′,5 и 59°11′,6 и меридианами 21°51′,5 и 22°4′,5. В северной части этого района было затралено 13 мин, из которых одна взорвалась в трале, а остальные были расстреляны *Прочным*. Дважды, по направлению на W, на большом расстоянии был замечен цеппелин. В 23 часа все миноносцы возвратились в Утэ.

В следующие два дня было свежо, а 17-го, с присоединением *Подвижного*, на работу вышло десять миноносцев. В полосе шириной в полторы мили, к северу от протраленного 14 августа района, вплоть до параллели 59°13′, в течение нескольких часов было сделано много галсов, и успех этого дня превзошел все прежние итоги.

Неоднократно приходилось менять тралы, перебитые взрывами. Из восемнадцати затраленных мин семь взорвались в тралах, а остальные всплыли и были расстреляны *Прозорливым*. Удалось поднять один якорь, повисший на минрепе, который запутался в трале. Мины были большого образца с пятью колпаками; номера мин колебались в пределах от 5000 до 6000. В районе к N от параллели 59°12′,5 не было затралено ни одной мины, и этот результат представляет в настоящее время наибольший интерес.

Штормовая погода, наступившая в ночь на 18 августа, заставила прервать столь успешно начатые работы. Вместе с тем наступил конец длительному периоду бездействия германских морских сил, которым удалось на этот раз причинить русским некоторые потери, вызванные внезапным применением нового средства борьбы.

IV. ГОРЯЧИЙ ПЕРИОД

1. Тревожная обстановка в Ирбене

В середине августа германским катерам удалось незаметно проникнуть ночью в район Ирбенской позиции и поставить минную банку, на которой 21 августа погиб миноносец *Доброволец*; взорвавшийся на другой день *Донской Казак* удалось удержать на плаву.

Доброволец был первым боевым кораблем, потерянным на минах заграждения.[1] Тяжесть этой потери заключалась не столько в ослаблении минной дивизии, сколько в сознании опасности, грозившей с этого момента со стороны германских катеров и других средств минно-позиционной войны. К тому же германцы про-

[1] Гибель *Ладоги*, не имевшей никакого боевого значения, в счет не шла.

являли усиленную деятельность, и по всем данным наступил именно тот момент, которого более всего опасался штаб флота и который заставлял в свое время начальника минной дивизии настаивать на присылке в его распоряжение четырех мелкосидящих тральщиков.

Очевидно, что мелкосидящие тральщики, которые успели выполнить в Або-Оландском районе и на передовом театре ряд существенных заданий, в случае откомандирования их в Рижский залив в течение $2^1/_2$ месяцев оставались бы там без дела. В лучшем случае они проконтролировали бы несколько раз Ирбенскую позицию, но этот контроль, как и на всех прочих позициях, производился обычно лишь в узкой полосе, непосредственно прилегавшей к линии вех ограждения. Между тем германские минные катеры проникли вглубь позиции и поставили мины в большом удалении от вех ограждения. Таким образом, тральщики могли бы обнаружить это заграждение только благодаря какой-либо случайности, а не в результате планомерного траления. Отсутствие системы плавания по фарватерам и внезапное применение германцами катерных заградителей — таковы истинные причины гибели *Добровольца*.

Что касается опасений, связанных с предполагавшимся прорывом германцев через Ирбен, то задержки со стороны тральщиков не произошло. Случайно в этот критический момент 1-я группа III дивизиона и VII дивизион находились в Рижском заливе. За отсутствием срочных заданий в прочих районах эти 8 тральщиков были высланы для уборки заграждения, поставленного 22 июля 1915 г. в районе между островом Руно и курляндским берегом и обнаруженного германцами 20 августа 1915 г.; оно потеряло свое значение и лишь стесняло действия морских сил Рижского залива. При первом же известии об обнаружении заграждения на Ирбенской позиции штаб флота приказал начальнику III дивизиона и Губонину (нач. VII дивизиона тральщиков) поступить с тральщиками в распоряжение начальника минной дивизии, для немедленного уничтожения заграждения.

Заочные решения штаба флота не всегда бывали удачными, поэтому с рассветом 21 августа Киткин на *22* вышел из Гельсингфорса в Ревель для совместного обсуждения создавшегося положения. В штабе флота господствовало крайне нервное настроение. В соответствии с общей стратегической обстановкой защита Ирбена являлась в то время основной задачей Балтийского флота. Было ясно, что германцы предприняли мощную демонстрацию с целью создать угрозу в Рижском заливе и ослабить нажим русских армий на юго-западном фронте. Командование решило выслать в Рижский залив несколько крейсеров, а для уничтожения обнаруженного заграждения оно готово было оставить прочие районы вовсе без тральщиков. I и II дивизионы приказано было немедленно направить в Ирбен. Восемнадцать тральщиков I, II, III и VII дивизионов, сосредоточенные на Ирбенской позиции, могли бы в течение одного — двух дней ликвидировать создавшуюся угрозу.

Киткин имел по этому вопросу свои соображения, но он не счел возможным излагать их в штабе флота и предпочел немедленно выйти в Моонзунд; *циклонам* и *соколам*, находившимся в Лапвике, он приказал перейти в Рогекюль и ожидать там его прибытия.

В море было очень свежо, и тральщик *22*, с большим трудом добравшийся до Балтийского порта, принужден был отстаиваться здесь ночь и весь следующий день 23 августа.

Улучшение погоды ожидалось к концу дня 23 августа, и с рассветом 25-го Киткин предполагал выйти в Моонзунд; но уже днем 23-го произошло новое событие, потребовавшее скорейшего прибытия Киткина к месту работ. Переданным радио по морским силам северный вход в Моонзунд был закрыт для плавания, и из сообщенных Киткину кратких сведений стало ясно, что иллюзиям штаба флота, относительно непроходимости сетей и заграждений Передовой позиции неожиданно наступил конец. Подводная лодка *Волк*, направлявшаяся в Балтийское море, заметила у Штапельботенского бакана всплывшую германскую мину, судя по всем признакам стоявшую на якоре. Произошло это в тот момент, когда крейсеры уже готовились к переходу в Моонзунд. В то время как катеры поставили мины на Ирбенской позиции, подводный заградитель прервал связь между Моонзундом и главными базами. Сопоставив эти события с данными разведки, штаб флота убедился в неизбежности германской атаки против Ирбена.

Киткин тотчас вызвал из Рогекюля один из миноносцев II дивизиона. Через несколько часов прибыл миноносец *Подвижный*, и утром 24 августа Киткин имел уже на рейде Куйвасто совещание с начальником минной дивизии. Оба флагмана пришли к полному соглашению относительно мер, которые следовало принять для устранения опасности, угрожавшей как на юге, так и на севере, и намеченные мероприятия стали тотчас проводиться в жизнь.

В наиболее угрожаемый район — на Ирбенскую позицию — был послан начальник III дивизиона с 1-й группой; сюда уже была направлена 2-я группа того же дивизиона, вызванная по радио из Лапвика.

Энергичный Губонин с VII дивизионом должен был уничтожить заграждение у Штапельботена, если таковое действительно там находилось, в чем не было полной уверенности, так как сверх того, что сообщила подводная лодка *Волк*, никто не мог передать никаких подробностей. Только впоследствии выяснилось, что, проходя мимо всплывшей мины, подводная лодка *Волк* ударила винтом по стоявшей поблизости мине, которая, к счастью, не взорвалась.

Работа у Руно откладывалась до более благоприятного момента (впоследствии, по распоряжению штаба флота, она была вовсе отменена).

V дивизион, как непригодный для работы в Рижском заливе, был возвращен в распоряжение Киткина.

В Рижском заливе на участке Куйвасто — Церель как для боль-

ших кораблей, так и для миноносцев устанавливалась система плавания по предварительно обследованному фарватеру; для этой цели в распоряжении начальника минной дивизии оставлялся VIII дивизион, закончивший гидрографическое траление в канале.

I и II дивизионы должны были возвратиться в Финский залив, так как в результате обнаружения заграждения у Штапельботена весь район, расположенный к востоку от заграждений Передовой позиции, уже нельзя было больше считать «глубоким тылом» и нельзя было оставлять Финский залив на попечении IV и V дивизионов, которые считались непригодными для уничтожения заграждений. В виде временной меры Киткин согласился откомандировать два *сокола* для несения ночной дозорной службы в Ирбене. Несение этих дозоров для эскадренных миноносцев минной дивизии, при наличии не уничтоженного еще заграждения, было сопряжено с большой опасностью; у *соколов* осадка была несколько меньше, и им легче было справиться с этой задачей. Прекратить несение ночной дозорной службы было бы нецелесообразно, так как германские катеры, один из которых наблюдался в ночь на 24 августа у маневренной вехи № 3, могли бы безнаказанно продолжать постановку минных банок.

Тем временем в Ревеле, в штабе флота, также были приняты некоторые решения, касавшиеся траления. Не ожидая окончания работ по уничтожению заграждения у Штапельботена, крейсеры должны были пройти за тралами, так как обстановка повелительно требовала немедленного подкрепления морских сил Рижского залива. Предварительно *циклоны* и *соколы* должны были вывести в море подводные лодки.

2. Проводка кораблей за тралами

Вызывая из Лапвика группу *капсюлей*, Киткин приказал ей обследовать по пути небольшой район вокруг той точки, в которой подводная лодка *Волк* видела всплывшую мину (шир. 59°10′ и долг. 23°). Но для *капсюлей* с их весьма относительными мореходными качествами погода была слишком свежей, и только днем 26 августа они смогли, наконец, выйти из Лапвика. Вечером они попали в туман и, проведя ночь у острова Какор, с утра 27-го направились к Штапельботену. В соответствии с этим VII дивизион оставался в распоряжении начальника минной дивизии и с 26 августа приступил к уничтожению заграждения на Ирбенской позиции.

Киткин, выполняя принятые на себя обязательства, 25 августа перешел с походным штабом на тральщик *22*, прибывший из Балтийского порта в Рогекюль. *Подвижный*, тотчас вышедший в распоряжение начальника минной дивизии, был единственным миноносцем, который можно было выделить для несения дозорной службы в Ирбене, так как I и II дивизионы, по распоряжению штаба флота, утром 24-го вышли из Рогекюля в море. В строю в то время находились миноносцы *214*, *216* и *218*, *Прозорливый*, *Рьяный*, *Резвый* и *Прочный*. Им надлежало вывести подводную

лодку *Волк* по 20 фарватеру и встретить там же *Е-19* и провести ее к Оденсхольму.

Е-19 была встречена уже у Тахконы; лодка самостоятельно направилась в Ревель, а вскоре после этого поход подводной лодки *Волк* был отменен. I дивизион возвратился в Рогекюль, а II дивизион 25-го провел подводную лодку *Волк* за тралами к Оденсхольму и также возвратился в Рогекюль. Путь при проводке прокладывался к северу от опасного района и далее примерно по фарватеру № 33.

В ночь на 25-е Киткин получил от начальника штаба приказание принять меры к проводке из Лапвика в Моонзунд *Баяна* и *Авроры*. Так как при том не указывалось, когда именно должна состояться проводка, то Киткин понял радио в том смысле, что переход крейсеров назначен на 25 августа. IV дивизиону, постоянно находившемуся в резерве в Лапвике, было приказано с рассветом 25 протралить Лапвикский створ (фарватер № 8). I дивизион с утра 25-го был выслан навстречу крейсерам с приказанием провести их за тралом по фарватеру № 10*а* до встречи с V дивизионом, которому приказано было обследовать фарватеры №№ 12 и 10*б*, после чего на параллели банки Аполлон ожидать крейсеры и привести их за тралом в Моонзунд.[1] Ввиду продолжавшейся свежей погоды V дивизион мог не справиться с задачей своими силами, поэтому Киткин выслал ему в помощь более мореходные тральщики VIII дивизиона, уведомив об этом начальника минной дивизии.

Все эти распоряжения оказались напрасными. V и VIII дивизионы несколько раз обследовали фарватеры №№ 12 и 10*б*, после чего VIII дивизион ушел на S, а V дивизион до вечера ждал крайсеры, которые так и не появились. *Циклоны*, не встретив никого на фарватере № 10*а*, к вечеру прибыли в Лапвик. Только ночью стало известно, что крейсеры поочередно перейдут в Моонзунд на следующий день.

V и VIII дивизионы успели сделать на фарватер № 10*б* семь галсов и не обнаружили мин. Киткин начал сомневаться в справедливости донесения подводной лодки *Волк* и, высылая на следующий день V дивизион для встречи крейсеров у банки Аполлон, приказал ему выполнить задачу, порученную *капсюлям*, которые все еще не могли выйти из Лапвика. V дивизион должен был прервать работу при появлении крейсеров. В I дивизионе в строю осталась всего одна пара, поэтому *соколы* также были высланы на фарватер № 10*а*.

В полдень 26 августа крейсер *Баян* вышел из Лапвика. Близ банки Аякс I и II дивизионы поставили тралы и провели крейсер до начала фарватера № 10*б*. Тем временем V дивизион, обследовав фарватеры №№ 12 и 10*б*, приступил к обследованию подозритель-

[1] Фарватер № 10 был разбит на две части. Северная часть (10*а*) с длиною 26,5 мили от банки Аякс до начала фарватера № 33 была доступна для работы щитовым тралом. На южной части (10 б) от начала фарватера № 33 до Штапельботенского бакана можно было работать только тралом Шульца. Ломаное направление фарватера № 10 *в*, 10 *а* и 10 *б* было введено в действие в октябре.

ного района и очень скоро обнаружил плавающую или всплывшую мину образца U/C, находившуюся в шир. 59°11′ и долг. 23°1′, т. е. в расстоянии около 1 мили к W от оси фарватера № 10*б*. Расстреляв мину, тральщики вышли навстречу показавшемуся на севере *Баяну* и провели его за тралом до Вормса. Крейсер вошел в канал, а тральщики направились на мелкое место для уборки трала. Вскоре в трале всплыла мина, затраленная во время маневрирования в районе всплывшей и расстрелянной мины. Свежая погода не позволила заметить момент затраливания, и тральщики, ничего не подозревая, на протяжении 12 миль буксировали мину впереди *Баяна*; на крейсере, конечно, ничего не заметили.

Сильное волнение помешало тральщикам очистить трал; они бросили его с миной на отмели и возвратились в Рогекюль с докладом. Сомнения относительно существования заграждения окончательно рассеялись. Судя по всем данным, выяснившимся 25 и 26 августа, мины, поставленные подводным заградителем, находились немного севернее Штапельботенского бакана. Обойти заграждение с Ost не позволял Штапельботенский риф, а на W свобода маневрирования была стеснена близостью заграждений Передовой позиции и банки Аполлон. Легко могло случиться, что и дальнейшие проводки сопровождались бы затраливанием мин, между тем VIII дивизион, получивший задание от начальника минной дивизии, ушел уже в Рижский залив; I и II дивизионы по характеру глубин не могли приближаться со щитовыми тралами к району Штапельботена, и в распоряжении Киткина оставался один лишь V дивизион, в котором в строю были только три тральщика; другими словами, проводка крейсера *Аврора* опять должна была быть осуществлена одной парой тральщиков. Свежая погода не позволяла надеяться на содействие *капсюлей*, и действительно 27 августа они пользы не принесли.

С рассветом 27 августа IV дивизион обследовал фарватер № 8, и в 5 часов *Аврора* вышла из Лапвика. *Циклоны* и *соколы*, возвратившиеся после проводки крейсера *Баян* в Лапвик, провели *Аврору* по фарватеру № 10*а* до встречи с V дивизионом, который в 6 часов вышел от Вормса и поджидал *Аврору* на фарватере № 10*б*. Как и накануне, делая поворот с тралом, тральщики захватили в опасном районе еще одну мину. Но на этот раз в море было тихо, и в скором времени по двум затонувшим буйкам было установлено, что трал не чист. Это не меняло дела, потому что запасной пары в строю не было, и *11* и *12* продолжали буксировать мину впереди крейсера *Аврора*. Около 9 часов, в районе к югу от Штапельботенского бакана, мина всплыла на поверхность, отчетливо выделяясь между двумя средними буйками трала. Крейсер шел в полутора-двух кабельтовых за тралом, и собравшаяся на баке команда имела возможность наблюдать невиданное для нее зрелище; впрочем и для всей дивизии траления проводка кораблей через заграждение явилась полной новинкой.

Киткин в 7 ч. 30 м. вышел на тральщике *22* к Штапельботену, чтобы присутствовать при проводке. Когда мина всплыла, *22* тотчас занял место впереди крейсера и шел затем вплотную за миной,

чтобы предохранить *Аврору* в том случае, если бы мина вырвалась из трала. Но трал Шульца и на этот раз не выдал, и мина, совершившая 12-мильное путешествие, была отбуксирована на мелкое место, а *Аврора* от Вормса самостоятельно прошла на юг.

Впервые с начала войны большие корабли были проведены через минное заграждение, и сделано это было без малейшей заминки тихоходными, неповоротливыми и глубокосидящими тральщиками «внутреннего значения», только что изгнанными за негодностью и случайно не поспевшими уйти из Моонзунда. В самый горячий период, когда все тральщики были на счету, V дивизион оказал неоценимую помощь, и она не ограничилась проводкой *Баяна* и *Авроры*. 28 августа был проведен на север *Донской Казак*, буксируемый судами спасательной партии, а на следующий день был выведен из Моонзунда *Амур*, посланный в Ревель за новым запасом мин.

Тральщики при проводке придерживались оси фарватера № 10*б*, но 29-го все же затралили одну мину; после очистки трала она была расстреляна. Вместе с *Амуром* должны были выйти на север *новики*, но *Амур* несколько задержался, и они ушли самостоятельно, приняв видневшиеся у Штапельботена тральщики за V дивизион, который, как им было известно, должен был провести их за тралами; на самом деле это был VII дивизион, смененный *капсюлями* у Цереля и 29 августа начавший работу у Штапельботена. Заметив *новики*, Губонин вышел им навстречу и провел их через опасный район. 31 августа V дивизион встретил и провел в Моонзунд транспорты *Веди* и *Рцы*, а 1 сентября, получив подкрепление в виде *2*, *8* и *9*, встретил у банки Савина подводные лодки и провел их за тралом до Дагерорта.

3. Окончание работ на заграждении № 87

К 27 августа острота момента миновала. В Ирбене тральщики приступили к уничтожению заграждения. Ожидавшаяся попытка германцев прорваться в Рижский залив, видимо, была отложена. Морские силы Рижского залива были подкреплены двумя крейсерами. Не позднее 29 августа должно было начаться уничтожение заграждения у Штапельботена, существование которого ни на один день не нарушило связи с Моонзундом. При создавшейся обстановке не требовалось присутствия в Финском заливе I и II дивизионов, и Киткин счел необходимым выслать их для обследования фарватера № 20, который не контролировался с 24 июля. Миноносцы *215*, *216*, *217* и *218*, *Прозорливый*, *Прочный*, *Резвый* и *Рьяный* выполнили эту задачу 27 августа после проводки *Авроры*. При этом на створе Дагерортских маяков была расстреляна плавающая мина типа U/C, сильно заржавевшая и обросшая ракушками. Очевидно, это была одна из тех 20 мин, которых не досчитались тральщики при уничтожении заграждений, поставленных *UC-4* в 1915 г.

По окончании работы *Прочный* ушел к Церелю для несения дозорной службы, а I и II дивизионы прибыли в Утэ, имея приказа-

ние Киткина довести до конца работы на заграждении № 87. Но 28 августа штаб флота вызвал оба дивизиона в Лапвик, и три дня тихой погоды были потеряны. Напряженная обстановка и связанное с ней оживленное радиотелеграфирование имели последствием некоторую неясность, создавшуюся в штабе флота относительно положения дел у Штапельботена. Было известно, что V дивизион при проводке *Баяна* и *Авроры* каждый раз затраливал мины, но иных подробностей в штабе флота не имелось, и там полагали, что I и II дивизионам следовало оставаться на линии Лапвик — Штапельботен для проводки *Амура* и других кораблей. Но на месте было ясно, что заграждение не распространялось далее района Штапельботена, и Киткин не видел никакой необходимости в проводке кораблей до Лапвика. И без того большие корабли в течение двух дней представляли отличную мишень для германских подводных лодок, и надо было только удивляться тому, что германцы не сумели в эти критические дни использовать подводные лодки на путях к Моонзунду. Быть может, их лодки находились на позиции у Ревеля; возможно, впрочем, что проникнуть в Финский залив удалось одному лишь подводному заградителю.

Киткин не сразу убедил командование в необходимости вернуть быстроходные тральщики в район Дагерорта, и только 31 августа шесть *циклонов* и *соколов* возобновили работу на заграждении № 87. Они успели сделать только 4 галса, протралив полосу между параллелями 59°13′ и 59°13′,6, которая непосредственно прилегала с севера к району, протраленному 14 и 17 августа. Но результат этой работы, во время которой не было затралено ни одной мины, полностью подтвердил сделанный 17 августа вывод о том, что заграждение не распространялось к северу от параллели 59°12′,5. Восточная граница была определена 14 и 17 августа на меридиане 22°3′,5, а южная — на параллели 59°10′,7.

В тот же день, 31 августа, отпущенные по просьбе Киткина миноносцы *Прочный* и *Подвижный* направились к Дагерорту на соединение с I и II дивизионами. Вскоре Киткин получил распоряжение штаба флота об обследовании фарватера № 20 (ввиду предстоявшего 1 сентября выхода в море подводных лодок). Чтобы не отвлекать I и II дивизионы от работы на заграждении № 87, Киткин поручил обследование *Прочному* и *Подвижному*; они сделали на фарватере № 20 два галса, расстреляли на нем две плавающих германских мины и в полной темноте прибыли в Утэ, где и присоединились к I и II дивизионам, возвратившимся туда после работы на заграждении.

Циклоны *215*, *219* и *220*, вступившие в строй 1 сентября, вышли с начальником I дивизиона в Лапвик. 3 сентября их пришлось послать в район Дагерорта для вторичного обследования района между параллелями 58°57′ и 59°3′ и меридианами 21°46′ и 21°58′. В июне, примерно, здесь же работали тральщики VIII дивизиона, проверяя справедливость агентурных сведений морского генерального штаба; теперь этот район представлялся опасным по данным службы связи. Выполнив задачу и не обнаружив мин, *циклоны* прибыли в Утэ.

4 сентября впервые с начала кампании в строю оказалось одновременно 11 миноносцев I и II дивизионов, но в море вышло только 8, так как *циклоны*, прибывшие накануне с начальником I дивизиона, не успели еще принять уголь. Работа была очень продуктивна не столько по числу затраленных и расстрелянных мин (6), сколько по достигнутым результатам. Курсами N — S была протралена западная часть опасного района на 2,6 мили к Ost от меридиана 21°51′,5 и на 7,5 миль к S от параллели 59°16′; при этом выяснилось, что западная граница заграждения находилась в долг. 21°52′,5.

В итоге всех работ, произведенных в период с 14 августа по 4 сентября, было сделано заключение, согласно которому район, непосредственно прилегавший с Ost к зоне фарватера № 18, можно было считать очищенным от мин, и если мины и оставались еще на этом заграждении, то близ восточной его границы, т. е. в расстоянии 5—6 миль от оси фарватера № 18*а*.

7 сентября, перед возвращением с моря подводных лодок, I дивизион обследовал фарватеры №№ 15, 18 *а* и *б* и 25 *а*, а 8 сентября II дивизион обследовал фарватеры №№ 18*в*, 20 (дважды) и 25 *а*. Таким образом для подводных лодок были обеспечены пути возвращения через Утэ и Эре и по створу Дагерортских маяков.

Что касается итогов работ, выполненных на заграждении № 87, то из сопоставления с германскими данными видно, что тральщики, вытралившие в общей сложности 41 мину, полностью уничтожили остатки южной линии и южной части средней линии. Из числа 180 мин, поставленных *Дейчландом*, в пределах уничтоженной части заграждения могло находиться не более 90 мин, следовательно из числа всех известных нам германских заграждений заграждение «С» в своей южной половине оказалось наиболее стойким, так как спустя 16½ месяцев после постановки не более 55% мин оказались сорванными. Заграждение «С», поставленное на одном из важнейших операционных путей русского флота, должно было представлять большую опасность, которая не была бы устранена 30 июля 1915 г., когда по необследованному фарватеру № 21 прошел линейный корабль *Слава*, если бы не существовало причин, по которым вся северная половина этого заграждения бесследно исчезла. В чем же заключались причины этого явления?

Трудно допустить, что к 6 декабря 1915 г., к тому дню, когда *циклоны* сделали 6 галсов в северной части загражденного района, все мины там были уже сорваны, в то время как в южной части района, при одинаковых условиях, еще 8 месяцев спустя после этого сохранилось около половины поставленных там мин. Повидимому и в северной части района мины стояли там, где они были поставлены, но их углубление было значительно больше, чем предполагали на *Дейчланде*. Рельеф дна в районе минного поля «С» характеризовался наличием глубокой подводной расщелины, которая является продолжением Балтийской впадины; не только склоны этой расщелины, но и прилегающая к ней прибрежная зона отличаются крайней неровностью, которая и нашла себе своеобразное отражение на существовавших в то время морских картах.

13*

В районе Дагерорта в одном и том же месте глубины на разных картах различались на 30—40 сажен (55—73 *м*). На *Дейчланде* не имели эхолота и не проконтролировали глубины механическим лотом, и благодаря неверным картам, изданным русским гидрографическим управлением, русские корабли благополучно прошли поверх мин, стоявших на глубине более 25 *м* от поверхности.

Если бы углубление мин было меньше этого предела, то заграждение было бы обнаружено 31 июля 1915 г., при обследовании фарватера № 21 щитовыми тралами или при позднейших работах на фарватере № 21-новый.

Справедливость сделанного выше предположения относительно причин исчезновения северной части заграждения «С» может быть окончательно установлена только путем систематического морского промера.[1] Данные, которые будут при этом получены, можно будет сравнить с положением заграждения, показанным на рис. 5. Благодаря применявшимся вспомогательным методам точность счисления у тральщиков была очень высока, и ошибки в определении мест во всех случаях были меньше полумили. Правда, многие мины всплывали не сразу и оттаскивались тралами довольно далеко от их первоначальных мест; но это не повлияло на конечные результаты, так как 14 и 17 августа с помощью галсов, сделанных в широтном направлении, были точно определены северная и южная границы заграждения, а 4 сентября на курсах N—S безошибочно была определена западная граница заграждения. Восточная граница, повидимому, находилась на меридиане 22°; она выяснилась лишь с некоторым приближением, так как в восточной части заграждения не было сделано ни одного галса в меридиональном направлении.

4. Уничтожение заграждения у Штапельботена. Проникновение германских подводных лодок в район к востоку от Передовой позиции

С рассветом 29 августа тральщики *14, 15, 16* и *17* приступили к работе у Штапельботена. Точное место заграждения было неизвестно, поэтому Губонин решил протралить весь район между банкой Аполлон и Вормсом. Тральщики ежедневно работали по 12—13 часов подряд и к вечеру 6 сентября уничтожили заграждение. За весь этот период перерыв был сделан только 2 сентября, когда из-за плохой погоды дивизион оставался в Рогекюле и пополнял запасы.

Необходимо было выяснить образец и приближенную дату постановки мин, и Киткин, давая Губонину указания о порядке работ, приказал поднять вместе с якорем хотя бы одну мину. 4 сентября были получены сразу два доказательства проходимости района Передовой позиции: германская подводная лодка форсировала не только Передовую позицию, но и главное загра-

---

[1] Промером следует охватить район между параллелями 59°8′ и 59°15′ и меридианами 21° 50′ и 22° 5′.

ждение и удивила своим появлением у Ревельштейна, а тральщики VII дивизиона подняли у Штапельботена две мины. Последние оказались того же образца, что и мины, которые ставились в 1915 г. подводным заградителем *UC-4*, с той разницей, что надпись U/C стояла не на якорях, а на запальных стаканах. Якори имели №№ 1763 и 1773. Судя по внешнему виду мин и совершенно незаржавевших минрепов, можно было сказать с уверенностью, что мины простояли в воде меньше месяца. По общему мнению, заграждение было поставлено не более чем за несколько дней до его обнаружения подводной лодкой *Волк*, потому что углубление мин было всего $2^1/_2$ *м* и заграждение, стоявшее в 2—3 милях севернее Штапельботенского бакана, перекрывало пути, по которым происходило оживленное сообщение с Моонзундом.

Всплывшая мина, замеченная 23 августа подводной лодкой *Волк* и расстрелянная 25 августа тральщиками V дивизиона, лишила германцев успеха.

Впрочем штаб флота и после всех полученных доказательств оставался при своем мнении; считалось, что германский подводный заградитель проник ко входу в Моонзунд по прибрежному фарватеру Дагерорт — Тахкона, и в конце августа было приступлено к постановке противолодочных сетей в районе к востоку от Тахконы. Проход через разводные ворота, у которых учреждалось дежурство сторожевого корабля, был оставлен лишь на прибрежном фарватере Тахкона — Штапельботен.

V дивизион обнаружил 4 мины, а VII дивизион вытралил 8 мин. В общей сложности было найдено 12 мин. Следовательно заграждение у Штапельботена было уничтожено полностью. По германским данным, заграждение было поставлено подводным заградителем *UC-4* 22 августа, т. е. за день до его обнаружения.

7 сентября, после уничтожения этого заграждения, фарватеры №№ 12 и 10 *б* были открыты для плавания. Но «восточный» фарватер, проложенный через Штапельботенский риф, был открыт для плавания только 18 сентября, после того как *14* и *15* подняли трал, брошенный там 26 августа (у начальной остовой вехи) V дивизионом; к этому времени в трале остался только якорь от мины, сорвавшейся 13 сентября во время шторма. 19 сентября *14* и *15*, протралив прилегающий к Вормсу район, ушли в Гельсингфорс в ремонт, а *16* и *17* ушли в ремонт еще 8 сентября; у Оденсхольма они подобрали и доставили в Гангэ снизившийся гидроплан.

2 сентября Киткин на *22* перешел из Рогекюля в Ревель. На совещании в штабе флота было решено прекратить проводку кораблей за тралами тотчас после окончания работ у Штапельботена; кроме того было высказано несколько горьких истин относительно необходимости участить контрольное обследование Передовой позиции и не допускать в районе Ревель — Моонзунд плавания кораблей и транспортов без производства предварительного обследования фарватеров. Через два дня после появления германской подводной лодки у Ревельштейна нагрузка для дивизии траления резко повысилась. После годичного перерыва пришлось проконтро-

лировать фарватер Ревель — Гельсингфорс, что и было выполнено 5 и 6 сентября четырьмя тральщиками V дивизиона, вызванными Киткиным из Рогекюля. Другие два тральщика того же дивизиона, *8* и *9*, курсом 261° обследовали обычный путь, по которому подводные лодки проходили от Шпитхамна в узел фарватеров №№ 33 и 34.

7 сентября, в связи с предстоявшим переходом больших кораблей из Моонзунда, тральщики *8* и *9* обследовали фарватеры №№ 12, 10 и 8; остальные тральщики V дивизиона обследовали Центральную позицию, а IV дивизион протралил шхерный фарватер Лапвик — Поркалауд. Крейсеры *Баян* и *Аврора* перешли на север 11 сентября; по фарватерам №№ 12 и 10*б* их провели за тралом тральщики V дивизиона, а дальнейший путь они совершили самостоятельно по фарватерам №№ 10*а* и 8, обследованным 10 сентября IV дивизионом. 12 сентября V дивизион обследовал курс 45°—225°, проложенный от конца «восточного» фарватера к Шпитхамну, а также наргенский створ (фарватер № 2). Так наступил в Финском заливе поворот к прошлому, которое еще так недавно казалось навсегда позабытым.

11 сентября *14* и *15* широкой полосой протралили фарватер № 12, а на следующий день провели по этому фарватеру к Вормсу линейный корабль *Цесаревич*. Эта и предыдущая проводки, которые были излишними уже с 7 сентября, осуществлялись по распоряжению начальника минной дивизии. Он задержал в Моонзунде *14* и *15*, оставленные Киткиным лишь для уборки трала с миной. С 14 по 16 сентября эти тральщики обследовали фарватер Вердер—Кюбасар и район, расположенный в 7—12 милях на S_tO от Вердера. После этого, по вызову Киткина, эти тральщики, давно нуждавшиеся в ремонте, возвратились в Гельсингфорс.

В связи с предстоявшим выходом подводных лодок, назначенным через Утэ, IV дивизион 11 сентября протралил фарватер № 23, а 12 и 13 сентября — шхерный фарватер Утэ — Эре — Ганге. Перенесение маршрута подводных лодок с линии Ревель — Дагерорт в район Утэ первоначально было вызвано обнаружением заграждения у Штапельботена, а затем — задержкой в передаче лодкам информации о постановке сетей у Тахконы. В конце сентября подводные лодки вновь стали выходить в море у Дагерорта.

5. Уничтожение заграждения на Ирбенской позиции. Тральщики в роли мелкосидящих заградителей

Для устранения возникшей в Ирбене опасности начальник минной дивизии с утра 24 августа располагал 1-й группой III дивизиона и VII дивизионом; 26-го к ним присоединились *Искра* и *Патрон*, обследовавшие в этот день фарватер Куйвасто — Церель, причем за тралом шли эсминец *Эмир Бухарский*, канонерская лодка *Хивинец* и заградитель *Свирь*.

28 августа к VIII дивизиону присоединился вышедший из ремонта тральщик *Пламя*, и в тот же день дивизион приступил к обследованию северной части Ирбенской позиции на участке

к S от параллели 57°55′ и к W от меридиана 22°40′. В течение пяти дней было обследовано около 50 кв. миль площади в районе к N от той части позиции, где работали мелкосидящие тральщики. 2 сентября был обследован фарватер Церель — Куйвасто, на милю южнее пути, пройденного 26 августа; при этом в 11 ч. 15 м. тральщики были атакованы двумя гидропланами, скрывшимися через несколько минут в южном направлении. Все бомбы упали в море, не причинив тральщикам вреда. 9 сентября VIII дивизион возвратился в Гельсингфорс.

1-я группа III дивизиона и VII дивизион 24 августа перешли в Аренсбург и с утра 26-го приступили к работе на Ирбенской позиции. В первый же день в шир. 57°48′ и долг. 22°15′ было обнаружено заграждение, на котором взорвались миноносцы *Доброволец* и *Донской Казак*. Несколько мин было затралено поздно вечером, и очищать тралы пришлось в темноте, но для опытных команд это не представило особых затруднений. В 23 часа тральщики стали на якорь у Цереля. Начиная с этого дня, один из тральщиков высылался на ночь в дозор на линию вех ограждения.

На следующий день тральщики продолжали работу, имея в охране миноносец *Дельный*. Во время траления они были атакованы пятью самолетами, сбросившими 21 бомбу с высоты около 2000 *м* и обстрелявшими тральщик из пулеметов. В *Запал* были попадания из пулеметов, не причинившие людям вреда, а бомбы упали в стороне; *Дельный* безрезультатно обстрелял самолеты из орудий. По возвращении с работы *14* и *15* приняли мины и в полной темноте поставили заграждение близ южного берега пролива. Выполнение подобных операций, связанных с необходимостью пересекать ранее поставленные линии, для тральщиков VII дивизиона было сопряжено с большой опасностью, и начальник минной дивизии дважды запрашивал Киткина о времени присылки *капсюлей*, которые предполагалось широко использовать в роли мелкосидящих заградителей.

28-го VII дивизион ушел к Штапельботену, а на смену ему пришли *капсюли*. Соединившиеся таким образом обе группы III дивизиона выполнили ряд трудных заданий, причем условия были гораздо тяжелее, чем для германских тральщиков, форсировавших в августе 1915 г. Ирбенскую позицию. В период с 29 августа по 13 сентября тральщики III дивизиона имели лишь 4 дня отдыха, когда тралению препятствовала свежая погода. В остальные дни тральщики снимались с якоря между 5 и 7 часами и возвращались с моря в 20—22 часа. Кроме того, неслись ночные дозоры и производилось ночное траление, а *капсюли* 29 августа и 6 сентября поставили минные заграждения у неприятельского берега. При последней постановке группа была обнаружена германскими прожекторами в тот момент, когда она находилась в 8 кабельт. от берега. В течение 50 минут германская батарея поддерживала беглый огонь фугасными снарядами; тяжелее всего пришлось *Щиту*, который с трудом вышел из сферы огня. Несмотря на накрытие, попаданий в тральщики не было, и постановка мин была доведена до конца в полном порядке.

Германцы всеми мерами пытались противодействовать тралению. 28 августа тральщики и конвоировавший их *Хивинец* были обстреляны беглым огнем с батареи Клейн-Ирбен. Тральщики работу не прекращали; *Хивинец* сперва отвечал на огонь, а затем ушел к Церелю. 2 сентября обстрел повторился; батарея выпустила более 30 снарядов, и были попадания осколков в тральщик. 4 сентября гидроплан вследствие неисправности мотора спланировал на воду в пределах загражденного района. *Запал* (с начальником дивизиона) вошел на минное поле, под огнем батареи взял самолет на буксир, вывел его к вехе ограждения № 3 и передал сторожевому кораблю *Куница*. В тот же день *Запал* и *Чека* были безрезультатно атакованы самолетом, сбросившим 8 бомб. 6 сентября, после уборки тралов, дивизиону пришлось отстреливаться беглым огнем из орудий и пулеметов от самолетов, приближавшихся со стороны Цереля; энергичный, хотя и безвредный огонь возымел свое действие, и самолеты повернули на S, не производя атаки. Через два дня, когда тральщики работали на германском заграждении, три самолета сбросили на них более 30 бомб; все бомбы упали в море, и в тральщики попали лишь осколки. В тот же день вечером атака была повторена одним самолетом, сбросившим 7 бомб; некоторые из них разорвались в трале первой пары и повредили буйки.

В первые дни германские самолеты производили атаки с большой высоты, но, убедившись в отсутствии у тральщиков зенитной артиллерии, они стали все более и более снижаться, и меткость бомбометания резко повысилась. 9 сентября 1-я группа, при обследовании маневренного пространства, попала под двойной обстрел с суши и с воздуха; два самолета сбросили более 10 бомб и одновременно батарея Клейн-Ирбен открыла сильный и меткий огонь залпами. Более 30 снарядов разорвалось между тральщиками и в тралах; были попадания осколков. На этот раз пришлось убрать тралы, увеличить ход и уходить из сферы огня; батарея провожала тральщики огнем до дистанции в 80 кабельт. Вновь поставив тралы, тральщики вернулись к месту работы; но час спустя батарея открыла настолько меткий огонь, что тральщикам с трудом удалось выйти из опасного положения. Снаряды все время ложились в расстоянии около 100 *м* от *Запала*.

Несмотря на все помехи, тральщики успешно выполнили все возложенные на них задачи. Район, в котором обнаружили заграждение, был тщательно протрален на пространстве 33 кв. миль. Всего было вытралено 18 мин, из которых 10 взорвались в тралах, 4 были расстреляны и 4 подняты с якорями. Мины оказались гальваноударными, яйцевидной формы, увеличенного образца; они были снаряжены тротилом; вес заряда достигал 150 *кг*. Мины имели углубление $2^1/_2$ *м*; номера якорей были близки к 16920.

Были также протралены так называемый «мешок» (западная часть Ирбенской позиции, расположенная в 7—9 милях южнее Цереля), маневренное пространство вдоль вех №№ 3—8 и подход к этому району от Цереля. Остальная часть позиции на пространстве около 60 кв. миль была обследована вплоть до южной гра-

ницы района, протраленного VIII дивизионом. Кроме того, в ночь на 9 сентября 2-я группа обследовала район маневрирования подводных лодок, расположенный к S от банки Работник. В темноте не удалось найти исходную веху, стоявшую в шир. 57°47′,3 и долг. 21°49′,3, поэтому в ночь на 12 сентября работа была повторена той же группой, вышедшей под охраной сторожевого корабля *Куница*, который стал на якорь у исходной вехи. В полной темноте был обследован район длиной 6 миль и шириной 3/4 мили (рис. 10); впоследствии по данным разведки выяснилось, что в эту ночь в районе Люзерорт — Михайловский маяк держались 2 германских крейсера и 5 подводных лодок.

Ко времени окончания тральных работ на Ирбенской позиции обстановка вновь стала очень напряженной, и 12 сентября ожидалась новая попытка германцев прорваться в Рижский залив. Начальник III дивизиона перешел по тревоге в Аренсбург и принял командование над сторожевыми кораблями и катерами. На ночь, в связи с предполагавшимся налетом цеппелинов, корабли были разведены по различным районам, а катеры с минами были поставлены на мелкое место вдали от кораблей. Но и на этот раз тревога оказалась напрасной.

1-я группа III дивизиона, нуждавшаяся в крупном ремонте, 14 сентября ушла в Гельсингфорс. Тральщики имели много повреждений. При уничтожении заграждения от взрыва мин на близком расстоянии наблюдались случаи разрыва трубопроводов, порчи клапанов, осадки гребных валов и пр.; случалось, что при взрыве мины корма оседала на несколько фут, и команду заливало водой. У *Чеки* в котле полопалось от взрыва большое число трубок.

2-я группа III дивизиона оставалась в распоряжении начальника минной дивизии почти до конца ноября. 16 сентября группа обследовала часть Ирбенской позиции, а в ночь на 17 сентября *Щит* и *Груз* поставили 100 мин образца 1912 г. в районе к NW от Люзерорта. Операция была выполнена в свежую погоду, причем крен достигал 35°, и мины срывались с рельс. 20-го были протралены подходы к Аренсбургскому рейду, а в ночь на 23 сентября всеми четырьмя тральщиками в районе к востоку от вехи № 3 было поставлено 200 мин образца 1908 и 1912 гг. Обе постановки были произведены в связи с планом расширения Ирбенской позиции до района Домеснеса.

11 сентября, из-за предстоявшего ухода из Рижского залива 1-й группы III дивизиона, начальник минной дивизии поднял вопрос о присылке в его распоряжение четырех *соколов*, которые кроме траления могли быть использованы для дозорной службы в Ирбене.

Киткин не сомневался в том, что *соколы* требовались исключительно для несения дозорной службы; но ему не пришлось возражать против этого откомандирования после того как штаб флота, всецело озабоченный усилением обороны Ирбена, разрешил прекратить работы на заграждении № 87 и на фарватере № 24. 16 сентября *Рьяный*, *Подвижный*, *Прочный* и *Послушный*, выйдя из

Лапвика, совместно с I дивизоном обследовали фарватер № 10*а* и поступили после этого в распоряжение начальника минной дивизии. Кроме них 20 сентября прибыли в Куйвасто тральщики *9*, *10* и *12*, откомандированные на неопределенный срок для периодического обследования фарватера Куйвасто — Церель. Этот же фарватер 26 и 27 сентября был обследован *соколами*; в остальное время они применялись в качестве сторожевых кораблей. Ежедневно два или три *сокола* находились в дозоре на Ирбенской позиции или охраняли большие корабли. 25 сентября *Прочный*, нуждавшийся в ремонте, был заменен *Прозорливым*, а 6 октября, когда весь I дивизион поступил в ремонт, *Послушный* и *Прозорливый*, а через 2 дня *Рьяный* и *Подвижный* были возвращены в распоряжение Киткина.

6. Обнаружение заграждения на фарватере № 38. Проведение нового выхода у Дагерорта

Неослабевавшее давление германцев в сторону Ирбена побудило командование обратить большее внимание на развитие сети фарватеров, позволявших миноносцам и подводным лодкам кратчайшим путем выходить в тыл прорывающемуся противнику. Таким фарватером, прежде всего, мог бы служить выход у Цереля, если б катеры не обнаружили там в конце июля германского заграждения. Менее удобным был Соэлозундский фарватер, путь по которому для миноносцев, находившихся в районе Ирбена, был значительно длиннее; все же он имел некоторые преимущества, особенно в случае выхода миноносцев непосредственно после пополнения запасов в Рогекюле; к тому же Соэлозунд и северное побережье Эзеля не находились под постоянным наблюдением германских самолетов.

Получив 12 сентября распоряжение об обследовании 38 фарватера, Киткин назначил для этой цели I дивизион; V дивизион должен был протралить тралом Шульца колена *а* и *б*, на которых нельзя было работать щитовым тралом. 14-го из Лапвика в Моонзунд должны были перейти *Адм. Макаров* и *Амур*, поэтому Киткин приказал I и II дивизионам, находившимся в Гангэ, обследовать по пути фарватер № 10*а*, V дивизиону — фарватер № 10*б* и 12 и IV дивизиону — фарватер № 8.

14-го продолжавшийся шторм не позволил тральщикам выйти в море. 15-го только IV дивизиону удалось с большим трудом обследовать фарватер № 8; V дивизион оставался в Балтийском порту, а I дивизион неудачно пытался выйти на фарватер 10*а*. В тот же день *Адм. Макаров* и *Амур*, не ожидая обследования фарватеров, благополучно перешли в Моонзунд.

К утру 16-го стихло, и I и II дивизионы, обследовав фарватер № 10 *а* перешли в Моонзунд. Четыре *циклона* остались в Рогекюле в ожидании прибытия V дивизиона. Последний в составе тральщиков *2*, *3*, *7* и *11* вышел в 6 часов из Балтийского порта. У Грасгрунда у тральщика *3* произошло повреждение в машине, и его пришлось вести на буксире обратно. Одновременно была замечена

неприятельская подводная лодка, шедшая в надводном положении и погрузившаяся при появлении тральщиков, которые вернулись вследствие этого в Балтийский порт. О появлении подводной лодки было сообщено *Расторопному*, который встретился с тральщиками на пути из Ревеля и был после этого безрезультатно атакован лодкой в 6 милях на NO от Оденсхольма.

Киткин, узнав о возвращении тральщиков в Балтийский порт, тотчас приказал им выйти по назначению. В 14 ч. 20 м. *2*, *7* и *11* вышли в море и к вечеру прибыли в Рогекюль; встреченный ими в 15 ч. 15 м. у Грасгрунда *Поражающий* сообщил, что незадолго до этого он видел германскую лодку, находившуюся в 5 милях на NW от Балтийского порта. 17-го V дивизион обследовал фарватеры №№ 10*б* и 12 и к вечеру, одновременно с *циклонами*, перешел к Соэлозунду.

18 сентября, в 5 ч. 30 м., оба дивизиона вышли в море и к вечеру выполнили порученные им работы. Взамен охраны дважды была произведена воздушная разведка. Кроме самого фарватера, был обследован район, непосредственно прилегавший с W к Соэлозунду. В мористой части фарватера № 38*в*, в расстоянии 12 миль на WNW от мыса Ундва, *циклоны* затралили две мины. Кроме того, была усмотрена всплывшая мина, стоявшая на якоре; тральные вешки в осеннее время были ненадежны, поэтому начальник дивизиона предпочел не расстреливать эту мину, которая в дальнейшем должна была служить ориентиром.

По заведенному правилу, *циклоны* после обнаружения заграждения обследовали фарватер № 38*в* до конца, а на возвратном пути прошли с тралами на милю южнее; при этом мин обнаружено не было, и южную границу заграждения решено было считать на шир. 58°34',5. На основе этих данных Киткин приказал обследовать на другой день обходный фарватер, проложенный от траверза мыса Ундва по направлению 260° до меридиана 21°15'. Штаб флота добавил к этому заданию определение южной границы заграждения. Это было одно из ненужных и недостаточно продуманных распоряжений, которыми штаб флота удивлял иногда дивизию траления. Из сообщенных в штаб флота подробностей было ясно, что южная граница заграждения с точностью до одной мили находилась в той точке, где были обнаружены мины. Желая дать понять, что распоряжение вызвало недоумение, Киткин просил повторить сочетание, означавшее слово «южный», но намек не достиг своей цели.

19-го V дивизион ушел в Балтийский порт, а I дивизион, вышедший в 8 часов на работу, вскоре принужден был возвратиться, вследствие произошедшей на *222* аварии. В котле при форсированной тяге была упущена вода, и в результате аварии погибло 4 кочегара. 15 сентября в Лапвике столкнулись, отходя от пристани, миноносцы *219* и *215*; первый остался невредимым, а второй получил пробоину и быстро затонул. 23-го он был поднят и доставлен на буксире в Гельсингфорс; сюда же пришел в ремонт *222*.

Ввиду непродуктивности работы одной парой, оставшимся в строю *циклонам* было приказано ждать подкреплений. 20-го

к ним присоединились вышедшие из ремонта *216* и *217*, но до 26 сентября свежая погода не позволяла выйти на работу. 24-го новый командующий флотом, в.-адм. Непенин, расширил объем задач, приказав обследовать к 26 сентября фарватер № 20 и вновь проведенный фарватер № 40.

Еще будучи начальником службы связи, Непенин не одобрял многого из того, что делалось в штабе флота, и, вступив в командование флотом, он с первых же дней занялся всякого рода реорганизациями. Ему же принадлежала идея проведения фарватера № 40. По сравнению с условиями, существовавшими для выхода и возвращения больших кораблей в 1915 г., в 1916 г. положение сильно ухудшилось в том отношении, что для возвращения с моря по 18 фарватеру надо было попасть в сравнительно узкий проход между заграждениями.

При возвращении с моря район Дагерорта был гораздо приметнее, чем низменные шхеры близ Утэ и Эре, и Непенин полагал, что во многих отношениях было выгоднее пользоваться фарватером № 40, проложенным по направлению 225°—45° на Н. Дагерорт. Предполагалось убрать заграждение № 96 и соединить фарватер № 40 с фарватером № 34, который и должен был служить путем для выхода и возвращения больших кораблей. Намечалось гидрографическое обследование банок, разбросанных в районе к W от Дагерорта, хотя и неизвестно было, каким образом можно устранить опасность, которую представляли эти банки при возвращении с моря в плохую видимость и в свежую погоду.

Фарватер № 40 представлял собой дальнейшее развитие системы фарватеров, проложенных в июле в районе к W от островов Даго и Эзель. Несомненно, что он укорачивал путь подводным лодкам и в известных случаях мог быть полезным для миноносцев, если бы им пришлось возвращаться из операций мимо Дагерорта, как это произошло, например, 20 ноября 1915 г. Вместе с тем 40-й фарватер обладал крупными недостатками. Уже не в первый раз поднимался вопрос об использовании района Дагерорта, но каждый раз приходилось учитывать, что вероятность постановки германцами минных заграждений была очень высока именно на подходах к Дагерорту. Фарватер № 40 на всем своем протяжении (44 мили) пересекал сомнительную зону, и вследствие его большой длины нельзя было ограничиваться обследованием этого фарватера узкой полосой; для более же подробного обследования сил дивизии траления было недостаточно. Наличие упомянутых выше банок делало фарватер № 40 непригодным для плавания больших кораблей.

26 сентября I дивизиону удалось обследовать измененный фарватер из Соэлозунда (по курсу 260° от траверза Унды); на обратном пути *циклоны* прошли на милю южнее. Мин обнаружено не было, и обстоятельство это подтвердило сделанные 18 сентября выводы относительно координат южной границы вновь обнаруженного заграждения. 29-го, по распоряжению штаба флота, работа была повторена. Неизвестно, что именно послужило поводом для этого распоряжения. При новом командующем флотом Кит-

кин получал лишь лаконические приказания без указания цели, для которой требовалось произвести траление; цели эти не всегда осуществлялись, и в архивах не сохранилось никаких материалов, по которым можно было бы установить, какого рода операцию предполагало в этих случаях выполнить командование.

27 сентября был обследован еще один фарватер, связывавший прежнюю и новую системы фарватеров. Это был фарватер № 37, проведенный от Соэлозунда на NW до района Дагерорта. Выполнив это задание, тральщики *2* и *7* и возвращенные начальником минной дивизии *9*, *10* и *12* обследовали, кроме того, прибрежный фарватер Дагерорт — Тахкона (фарватер № 36). Так постепенно центр тяжести тральных работ переместился в Рижский залив и в отдаленные районы, прилегавшие к западным берегам Даго и Эзеля. Або-Оландский район и прилегавший к нему передовой театр (в прежнем его толковании, т. е. до параллели Дагерорта) почти не посещались больше тральщиками; оландские тральщики изредка контролировали выходы в Оландсграф, а 21 сентября IV дивизион обследовал выход из Утэ (фарватер № 23).

В соответствии с новым планом работ, вошедшим в силу 26 сентября, начальник 1-го отряда должен был находиться уже не в Лапвике, а в Рогекюле, ближе к месту работ. 30 сентября, для ускорения работ, одна пара *циклонов* обследовала 20-й, а другая пара —40-й фарватер. В первом случае работа была выполнена «туда и обратно», а во втором случае, за недостатком светлого времени, *циклоны* прошли с тралом только в один конец и к темноте возвратились в Соэлозунд. Узкая полоска, захваченная тралом среди обширного сомнительного района, являлась небольшим успехом, по своему значению не соответствовавшим риску, которому подвергались *циклоны* при выполнении этой задачи. Ко всему этому работа оказалась напрасной, потому что увлечение новой идеей подхода к Дагерорту оказалось привходящим явлением, и в скором времени эта идея окончательно заглохла. Но прежде чем это случилось, *циклонам* пришлось еще раз проявить свои великолепные качества быстроходных тральщиков, способных выполнять любые задания.

3-го ветер несколько стих после свежей погоды, и *циклоны* вышли в море для определения южной и северной границ заграждения. Дополнительное задание об определении северной границы было получено 1 октября, после того как в штабе флота стало известно о результате произведенного 30 сентября обследования фарватера № 40, ось которого проходила всего в трех милях от обнаруженного 18 сентября заграждения.

В 9 часов при волнении в 5 баллов были поставлены щитовые тралы, после чего от начальной точки, находившейся в 6 милях на WNW от мыса Ундва, курсами, паралельными оси измененного фарватера № 38*б*, было сделано 5 галсов длиной по 8 миль, с пропусками между галсами шириной по 6 кабельт. Постепенно приближаясь к заграждению, *циклоны* на пятом галсе, начатом около 13 часов, в течение 10 минут затралили 11 мин, из которых 2 взорвались в трале в нескольких метрах от миноносца

217, две других взорвались в несколько большем расстоянии, 5 были подсечены и унесены ветром и, наконец, последние две мины всплыли в трале *216* и *220* в момент его уборки и остались стоять на якорях. Кроме того, была подсечена мина, оставленная на месте 18 сентября. Минуту спустя тринадцатая мина взорвалась под кормой *219*, ударившего по ней винтом.

Этот второй и последний случай подрыва *циклонов* на мине закончился еще удачнее, чем взрыв *218* у Богшера. В момент удара лопастью правого винта по мине, стоявшей близко к поверхности, миноносец был сильно накренен волной на левый борт и проскочил мимо, прежде, чем водяной столб успел обрушиться к нему на палубу. В кормовом отсеке появилась течь, и вода прибыла более чем на полметра, но машины и гребные валы были в полной исправности. О появлении течи сообщили также с *216*, *217* и *220*, поэтому начальник дивизиона не рискнул продолжать работу, и к вечеру дивизион возвратился в Рогекюль. Как и следовало ожидать, результаты этой работы не внесли ничего нового в сделанные ранее заключения относительно положения южной границы заграждения, вторично определенной в шир. 58°34′,5 и долг. 21°32′,5. Но для *циклонов* эта ошибка командования не прошла бесследно. Тщательный осмотр повреждений показал, что *217* и *219* вышли из строя; в случае крайности, на работу могли выйти только *216* и *220*. Киткин добился разрешения штаба флота на возвращение *циклонов* в Гельсингфорс для подъема их на тележку; 7 октября они прибыли в Гельсингфорс, причем *219* был проведен через залив на буксире у *Планеты*.

V. ВОЗВРАТ К ПРОШЛОМУ

1. Возобновление системы периодического порайонного траления

Острое положение, создавшееся во второй половине августа и в первой половине сентября, потребовало со стороны дивизии траления огромного напряжения. Изо дня в день, в течение долгого периода, тральщики несли тяжелую и опасную службу; под огнем береговых батарей и под постоянной угрозой со стороны германских бомбовозов они очищали Ирбенскую позицию от мин, ночью несли дозоры и усиливали позицию новыми заграждениями, у Вормса проводили корабли за тралами и далеко в море, в непосредственной близости от неприятеля, прокладывали новые фарватеры. Почти одновременно III и VII дивизионы, работая, один на юге, другой на севере, уничтожили два заграждения, поставленных в важнейших районах, и вскоре после этого *циклоны* обнаружили третье заграждение, успев перед этим закончить, совместно с *соколами*, работы на заграждении «С». Полсотни вытраленных мелкопоставленных мин, ни одного потерянного тральщика и никаких задержек в ходе боевых операций — таковы были итоги этого периода. Успешность траления была достигнута благодаря приобретенному дивизией траления опыту и умелому управлению тралением, сосредоточенному в руках одного флагмана. Этой гибкостью управления, при кото-

рой тральщики быстро перебрасывались в угрожаемые районы, в значительной мере компенсировалась слабость судового состава, не позволявшая прикреплять тральщики к определенным районам, в которых они оставались бы в бездействии, в то время как присутствие этих тральщиков могло принести пользу в других районах. Но новому командующему флотом этот вывод, сделанный еще в 1915 г., представлялся недоказанным, и он полагал, что дивизия траления была все же достаточно сильна для того, чтобы перейти к планомерному порайонному тралению. К тому же установившаяся система, при которой начальнику дивизии траления предоставлялась некоторая свобода действий, совершенно не соответствовала воззрениям Непенина.

24 сентября Киткин был вызван на *Кречет*. «Петр Павлович, — сказал со свойственной ему резкостью новый командующий флотом, — Ваши порядки, вернее Ваши беспорядки мне вовсе не нравятся». Киткину было предложено разработать и представить на утверждение схему распределения тральщиков по районам. Важнейшие районы и фарватеры подлежали постоянному систематическому контролированию тралами; система предварительного обследования сохранялась только по отношению к отдаленным районам, расположенным в пределах передового театра.

На совещании подлежали обсуждению меры, которые следовало принять «для установления большей безопасности мореплавания», которая, по мнению командующего флотом «находилась под сомнением ввиду постоянной нехватки тральщиков и недостаточно частого и подробного обследования фарватеров». 27 сентября в Гельсингфорсе состоялось совещание флагманов. Присутствовавшие на заседании начальники I и II бригад линейных кораблей и начальники I и II бригад крейсеров не имели никаких поводов считать деятельность дивизии траления неудовлетворительной, поэтому вопрос о системе траления, который являлся главной темой обсуждения, совершенно не был затронут, и острие прений неожиданно повернулось в сторону минной обороны, не сумевшей преградить германским лодкам доступ в Финский залив.

Начальник минной обороны, указав на слабость сетевой партии, которая была организована лишь в 1916 г. и среди лета отправлена в Рижский залив, высказал предположение о том, что в 1917 г., благодаря заказам новых судов и сетей, проникновение германских лодок станет невозможным. Однако, сочли необходимым обратить особое внимание на поддержание в исправности Передовой позиции. В случае угрозы со стороны германцев миноносцы VII, VIII и IX дивизионов должны были поступать в распоряжение начальника дивизии траления для быстрого обследования позиции. Кроме того, было высказано много различных пожеланий, большинство из которых было осуществлено лишь в 1917 г. В частности, транспорты предлагалось посылать в Рижский залив через Лапвик, чтобы сократить длину опасного участка, в пределах которого их приходилось охранять малочисленными сторожевыми кораблями. Частое передвижение судов вдоль Передовой позиции явилось бы в то же время своего рода «контрольным тралением» позиции.

За день до этого первого и последнего совещания флагманов, посвященного вопросам траления, состоялось новое распределение тральщиков по районам, утвержденное Непениным. Центральная Передовая и Ирбенская позиции и северный вход в Моонзунд подлежали систематическому контрольному тралению. Кроме того, на дивизию траления возлагалась обязанность поднимать и расстреливать в Финском заливе плавающие мины, что до сих пор выполнялось, главным образом, кораблями охраны рейдов. Все прочие тральные работы с этого момента могли выполняться только по личному приказанию Непенина. У Киткина отнималась всякая инициатива, и с него снималась всякая ответственность за безопасность плавания кораблей по фарватерам, не включенным в схему периодического порайонного траления. Ответственность эта полностью ложилась с того времени даже не на штаб флота, а на самого командующего флотом, который полагал, что подобного рода исключительная централизация позволит ему использовать весь имевшийся в его распоряжении аппарат (штаб флота, служба связи и все средства разведки) для своевременного применения тральщиков в наиболее целесообразной форме.

В штабе дивизии траления понимали опасность создавшегося положения. Было ясно, что среди множества всякого рода забот командующий флотом физически не сможет повседневно уделять вопросам траления столько внимания, сколько требовалось для действительного обеспечения безопасности плавания. К тому же многое зависело от правильного толкования тактики траления, и не было никаких оснований полагать, что у Непенина окажется в этой области больше опыта, чем проявляли до тех пор его предшественники. Тяжелые последствия новой системы траления считались неизбежными, и с первых же дней было решено удвоить внимание с тем, чтобы в критический момент найти тот или иной выход из положения.

IV дивизион, обследовавший 26 сентября фарватер № 10, перешел в Рогекюль. Ему было поручено ежедневное обследование так называемой «звездочки», т. е. фарватера № 12 и по 5 миль на всех разветвлениях фарватеров, проходивших от Штапельботенского бакана на Тахкону, Лапвик, Оденсхольм и Шпитхамн. Впоследствии инструкции IV дивизиону были изменены: по вторникам, четвергам и субботам без особого приказания ему надлежало встречать пароходы и транспорты, которые с рассветом должны были подходить из Ревеля к Штапельботену, охранять их от подводных лодок и сопровождать без тралов до Вормса, а в остальные дни недели — протраливать «звездочку».

VII дивизион получил приказание базироваться на Балтийский порт и уничтожать или поднимать плавающие мины в районе Ревель — Тахкона. VIII дивизион два раза в неделю должен был производить обследование Передовой позиции четырьмя параллельными галсами в полосе шириной 3 мили, начиная от линии вех ограждения; ему же поручалась уборка плавающих мин на северном берегу. Ежедневное обследование Центральной позиции, также в полосе шириною 3 мили, поручалось V дивизиону. I и II диви-

зионы предназначались для работ в Балтийском море, а III дивизион — для работ в Рижском заливе. В случае необходимости выполнить какую-либо внеочередную работу в Финском заливе или в Або-Оландском районе таковая должна была поручаться тральщикам V, VII или VIII дивизионов.

2. Периодическое и контрольное траление в Финском заливе в период с 26 сентября по 13 ноября

VII дивизион, вошедший в строй 24 сентября, 26-го обследовал тралами и кошками район близ Эрансгрунда, в котором миноносец *Расторопный*, производя 25-го опыты с миной Угрюмова, оборвал какую-то мину, тип которой он не сумел определить; она была найдена тральщиками и оказалась инженерной.

В связи с появлением германской подводной лодки у Кокшера тральщики *16* и *17* 27 сентября обследовали тралами район к NO от банки Девельсей. 28 и 30 сентября, а также 2 и 3 октября, по приказанию командующего флотом, дивизион обследовал тралами проход у Шпитхамна, под которым подразумевался район, распространявшийся на 6 миль к востоку и на столько же миль к западу от Шпитхамна. На этом участке прибрежного фарватера в 1915 г. часто показывались германские подводные лодки, искавшие там добычи со времени удачной атаки *U-26*, потопившей заградитель *Енисей*. В дивизии траления район Шпитхамна всегда считали подозрительным в отношении мин. В сентябре 1916 г., когда был доказан факт проникновения подводных заградителей в район к востоку от Передовой позиции, существовало намерение организовать предварительное обследование прибрежного фарватера Ревель — Штапельботен перед каждым проходом транспортов. Наоборот, систематическое протраливание северного входа в Моонзунд, судя по опыту 1915 г., признавалось излишним, так как следующая постановка мин у Штапельботена ожидалась не ранее 1917 года.[1] С этой точки зрения распоряжение Непенина о периодическом контролировании района Шпитхамна было встречено полным одобрением; но тральщиков было мало, и оставалось только ждать, что Непенин отменит, наконец, распоряжение об обследовании пресловутой «звездочки».

Отмены этой так и не последовало, и в периоды с 27 сентября по 1 октября и с 4 по 9 октября «звездочка» протраливалась ежедневно; в остальные дни проводились транспорты или же мешала работать свежая погода, преобладавшая до середины октября. В дальнейшем северный вход в Моонзунд контролировался 18, 20, 22, 23, 25 и 27 октября и 1, 2, 4, 5, 8, 11 и 13 ноября. 27 октября и 4 ноября по распоряжению Непенина был обследован участок прибрежного фарватера в районе Грасгрунда. Несколько раз встречались и конвоировались до Моонзунда транспорты. Почти все эти

[1] Едва ли германский подводный заградитель рискнул бы приближаться к этому району осенью 1916 г., не зная, уничтожено ли русскими тральщиками поставленное там в августе заграждение.

работы были выполнены IV дивизионом, состоявшим из *Кометы*, прикомандированного к нему тральщика *3* и колесных тральщиков *18* и *19*.

В конце октября в помощь IV дивизиону присылалась на несколько дней 1-я группа III дивизиона; она же контролировала в эти дни проход у Шпитхамна, так как VII дивизион был выслан в Або-Оландский район. Вслед затем 1-я группа III дивизиона вновь была отозвана в Рижский залив, и в системе периодического порайонного траления начали происходить неизбежные периодические перебои.

Из состава V дивизиона *9*, *10* и *11* к 7 октября опять поступили в распоряжение начальника минной дивизии; *8* и *23* попеременно с другими тральщиками 2-го отряда работали на Центральной и Передовой позициях.

VIII дивизион в конце сентября и в октябре получил значительное подкрепление в виде тральщиков: *Алеша Попович*, *Поток-Богатырь*, *Илья Муромец*, *Микула*, *Святослав* и *Добрыня* (приложение 1). Это были отличные морские буксиры, построенные в 1912 г. и принадлежавшие акционерному обществу «Сормово» (Баку). Они были реквизированы еще зимой, но доставка их по речным системам в Петроград и приспособление для целей траления затянулись на несколько месяцев. Все шесть *богатырей*, как их принято было именовать, были почти однотипны; длина их 32—33 *м*, ширина 7,3—7,4 *м*, осадка 2,5 *м*, две машины развивали мощность в 500 *л. с.*, соответствовавшую скорости хода до 11—11½ узлов. Будучи построенными для плавания в Каспийском море, они обладали хорошими мореходными качествами и имели к тому же большой район действия.

Неизвестно, как отразилась реквизиция этих буксиров на экономике страны, но в Балтийском море они появились как нельзя более своевременно. Только благодаря этому усилению дивизия траления и справилась кое-как со всеми осложнениями, возникшими под конец навигации.

VIII дивизион стал единственным дивизионом, в котором состав был доведен до полного штатного числа девяти тральщиков (один ведущий и четыре пары, протраливавшие полосу шириной в 4 кабельт., в пределах которой, при проводке за тралами, дредноуты могли бы развернуться машинами на месте). 27 сентября первые три *богатыря*, вступившие в строй, участвовали в обследовании Центральной позиции; 28 сентября и 5 октября они же совместно с тральщиками *Искра*, *Пламя* и *Патрон* обследовали Передовую позицию. 6 октября штатное число нарушилось в результате гибели тральщика *Искра*, взорвавшегося на оборонительном заграждении, которое за несколько дней до того было поставлено в шхерах, в районе между Лапвиком и Гангэ (между островами Асперкапу и Стенгрунд). Радиограмма, в которой было объявлено по морским силам о постановке этого заграждения, была крайне неудачно средактирована и, вследствие этого, понята неправильно. В результате этого погиб отличный мореходный тральщик, много раз участвовавший в трудных операциях. Трижды он встречался

с германскими минами, и, несмотря на его 14-футовую осадку, все эти встречи оканчивались для него благополучно.

Резвый и *218*, вошедшие в строй 6 октября, обследовали новый фарватер № 35, проведенный от Эрансгрунда до Поркалауда. Необходимость траления в районе к Ost от Центральной позиции никого уже больше не удивляла, и возможность обнаружения заграждения где-либо в районе Гельсингфорса или Ревеля, по общему мнению, являлась лишь вопросом времени. 18 октября, при обследовании Центральной позиции, были обнаружены сорванные сети; впрочем обрыв сетей мог произойти в равной мере и в результате прорыва подводной лодки и вследствие штормов.

Центральная позиция была обследована кроме того 22, 23 октября и 13 ноября, а обследование Передовой позиции было произведено 20, 23, 26 октября и 13 ноября. Фарватер № 10, который был проложен по прямой линии от района банки Аякс к Штапельботенскому бакану, в середине октября был отведен к W с добавлением колена 10 *в* (рис. 11); колено 10 *а* проходило до тех пор вдоль линии вех ограждения, что облегчало переход через залив в плохую видимость. Кроме того, каждое обследование Передовой позиции являлось вместе с тем контролированием фарватера № 10. Измененный фарватер № 10 *а* и *б* впервые был обследован 18 октября тральщиками *Святогор*, *Илья Муромец*, *8* и *23*; 20-го те же тральщики обследовали фарватеры №№ 9 и 10 *в*. 22-го *Святогор* и *Илья Муромец* обследовали фарватер № 10 «туда и обратно», а тральщики *8* и *23* обследовали фарватеры №№ 8 и 9. Для прохода больших кораблей из Моонзунда 4 ноября тральщики *18* и *19* обследовали фарватеры №№ 12 и 10 *б*, II дивизион — фарватер № 10 *а* и *б* и тральщики *Пламя* и *Патрон* — фарватер № 8, после чего корабли прошли в Лапвик. *Фугас* и *3* обследовали в этот день фарватер № 36 *а* и *б*, не успев за темнотой обследовать колено *в*.

8 ноября эскадренный миноносец *Летун* подорвался в районе Вульфа на плавающей мине. Подобный же случай произошел 6 января с *Забиякой* (у Дагерорта), и 4 месяца спустя *циклоны* обнаружили поблизости от этого места остатки минного заграждения. На всякий случай 9 и 10 ноября тральщики *Святогор* и *Микула* произвели подробное обследование района Вульфа, а VII дивизион обследовал фарватеры Гельсингфорс—Ревель, Вульф—Давельсей и Давельсей—Эрансгрунд. Мин нигде не оказалось, и случай этот еще раз подтвердил целесообразность поисков плавающих мин, из года в год производившихся преимущественно в осеннее время. В 1916 г. количество сорванных мин по сравнению с прошлыми годами сильно увеличилось. На южном берегу VII дивизион за первую половину октября подобрал 8 мин, а за время трехдневных поисков, производившихся с 17 по 19 октября в районе Давельсей — Грасгрунд, было подобрано и расстреляно 15 плавающих мин. Много сорванных мин было подобрано VIII дивизионом на Передовой позиции и под северным берегом.

Изо дня в день заграждения все более и более разрежались; однако в критический момент, в ночь на 11 ноября, когда 10 новейших германских миноносцев, по воле кабинетных стратегов, были

пущены в Финский залив на убой, — в этот момент заграждения Передовой позиции доказали свою действительность. В течение одной ночи на минах взорвались *S-57*, *S-58* и *S-59* (водоизмещ. 905 *т*, скорость хода 35,7 узла), *V-72*, *V-75* и *V-76* (водоизм. 950 *т*, скорость хода 36,6 узла) и *G-90* (водоизм. 956 *т*, скорость хода 34 узла). Все подробности предпринятой операции были известны русскому командованию по расшифрованным германским радио, но с трудом верилось, что набег был предпринят только для обстрела Балтийского порта; истинная цель операции могла заключаться в постановке минного заграждения на подходах к Ревелю, поэтому с утра 11 ноября было предпринято контрольное обследование всей сети фарватеров, проведенных в районе между Передовой и Центральной позициями. Тральщики *Святогор* и *Микула* обследовали фарватеры №№ 2, 3 и 5, *Пламя* и *Патрон* — фарватеры №№ 9 и 10, а тральщики *8* и *23* — фарватер № 8. В шир. 59°24′ и долг. 22°56′ на волне покачивалась покинутая шлюпка; там же плавали спасательные круги и черные конусы. Шлюпка была подобрана 13 ноября, при обследовании Передовой позиции; в тот же день еще раз был обследован фарватер № 2.

3. Траление на передовом театре в период с 18 октября по 13 ноября

Командование придавало большое значение тральным работам, предпринятым в сентябре в районе к W от Даго и Эзеля. Для минной дивизии эти работы означали возможность вести активные операции, однако со времени выхода из строя I дивизиона всякое траление на Соэлезундских фарватерах пришлось прекратить. Впрочем период ремонта *циклонов* и *соколов* совпал с периодом штормов, продолжавшимся до 17 октября. В этот день *Прозорливый*, *Резвый*, *Прыткий*, *Подвижный* и *Рьяный* перешли из Гельсингфорса в Эре для обследования фарватеров №№ 15, 18 и 20 и для продолжения работ, начатых I дивизионом на фарватерах №№ 38 и 40.

Выполнив 18 октября первую часть задачи, II дивизион по фарватеру № 37 прошел через Соэлозунд к Паммерорту и далее за углем в Рокегюль. В это время тральщики VIII дивизиона, которые еще 8 октября перешли из Гангэ в Моонзунд для обследования фарватера № 37, обследовали 19-го ту часть фарватера № 38, на которой *соколы* не могли работать вследствие малых глубин (колена *а* и северная половина колена *б*).

21 октября предстоял выход в море подводных лодок, поэтому начальнику II дивизиона по радио было приказано обследовать фарватер № 20. Дул свежий NO, и начальник II дивизиона отстаивался в Рогекюле, ничего не зная о радиограмме, которая по недоразумению попала к начальнику 2-го отряда, находившемуся на тральщике *Пламя* (при передаче радио Гапсальская станция перепутала позывные). 4 тральщика VIII дивизиона подходили в это время к Соэлозунду, намереваясь обследовать фарватер № 37, закрытый от волны островом Даго. Приняв радио, тральщики, несмотря на очень свежую погоду и отсутствие охраны и воздушной разведки,

обследовали Дагерортский створ и к вечеру возвратились в Соэлозунд.

Ночью предполагалось произвести внезапное нападение на германские дозорные корабли, которые, по данным радиоразведки, держались на линии Ундва—Эстергарн. По просьбе начальника минной дивизии, *соколы* дважды выходили на работу, но вследствие большого волнения тралы шли неровно и часто выскакивали из воды, поэтому результаты обследования, произведенного на восточной части фарватера № 38, нельзя было считать надежными. Фарватер № 38 к этому времени был еще раз изменен. Колено *в* заканчивалось в расстоянии 7 миль на WNW от Ундвы (рис. 11); далее путь был проложен в обход германского заграждения, так что ближайшая точка этого заграждения оставлялась в 4 милях к W от оси колена *г*. Колено *д* выходило в район больших глубин и заканчивалось в южной точке фарватера № 40.

18 октября с Фильзанда в зоне фарватера № 38 *г* наблюдалось 11 германских миноносцев, характер маневрирования которых заставлял предполагать о производившейся ими постановке минного заграждения. По этой причине особенно важно было обследовать вновь проложенный фарватер, и отряд *новиков*, предназначенный для нападения на германские дозоры, своевременно вышел в море, полагая, что II дивизион тральщиков выполнит порученную ему задачу. Получив донесение о невозможности траления, отряд *новиков* выполнил все же операцию [1] и днем 21 октября возвратился в Соэлозунд.

На повороте с фарватера № 38*д* на колено *г* *новики* разошлись на контркурсах с *соколами*, которые в этот день обследовали в оба конца фарватер № 38*в*, *г* и *д*, пройдя на обратном пути на милю южнее оси фарватера и возвратившись к вечеру в Соэлозунд. В тот же день VIII дивизион обследовал фарватер № 37*а* и *б*, а также северную часть фарватера № 40, по характеру глубин недоступную для работы щитовым тралом; при этом были расстреляны две плававших германских мины. При уборке трала тральщик *Алеша Попович* намотал на винт буксир и не мог поэтому участвовать в работе, выполненной 22 октября по просьбе начальника минной дивизии; три тральщика VIII дивизиона, охраняемые *Москвитянином*, *Дельным* и *Деятельным*, обследовали в этот день, вход в Тагалахту (фарватер № 39).

Под осень деятельность германцев по части постановки мин заметно оживилась, и не проходило ни одного месяца без того, чтобы где-либо не было обнаружено одного или двух заграждений. 19 октября гидрографическое судно *Юг* погибло на мине у Фесторнэ, в южной части фарватера № 27*а*. Это была первая жертва новой системы траления, при которой мины, как это наблюдалось в свое время у германцев, стали «нащупываться днищами пароходов», а затем и кораблей. Правда, район Оланда и во времена Канина (по крайней мере с весны 1916 г.) не находился в ведении

---

[1] Поход был безрезультатным, так как предполагавшаяся линия дозора обнаружена не была.

дивизии траления; но практически оландские тральщики часто бывали неисправными, и дивизии траления нередко приходилось высылать III или VII дивизионы для предварительного или контрольного обследования фарватеров №№ 27—29.

VII дивизион, 20 октября высланный для уничтожения заграждения, 23-го приступил к работе, затянувшейся из-за неблагоприятной погоды до 3 ноября. Тральщики нашли на фарватере № 27*б* всего две мины, поставленные подводной лодкой; кроме того, одну мину вытралили оландские тральщики. 4 ноября был обследован и открыт для плавания весь фарватер № 27, после чего VII дивизион ушел в Гельсингфорс. В связи с обнаружением заграждения у Фесторнэ пришлось проконтролировать прочие фарватеры Або-Оландского района; но за отсутствием свободных тральщиков и вследствие свежих погод только 4 ноября тральщики *Святогор* и *Микула* протралили фарватер от рейда Севастополь до рейда Бокула; 5 ноября те же тральщики протралили рейд Бокула и фарватер Утэ—Люм и 7 ноября — фарватер № 14.

В связи с проектом проведения нового фарватера для выхода больших кораблей у Дагерорта предполагалось убрать оборонительное заграждение № 96; но предварительно надлежало убедиться в безопасности района, расположенного непосредственно к W от этого заграждения, т. е. того района, в пределах которого должен был проходить новый фарватер (до меридана 21°58′, с последующим поворотом на S). Находившиеся в Моонзунде 4 тральщика VIII дивизиона перешли на рейд Кертель и 25 октября приступили к работе; 26-го они оказали содействие подводной лодке *Пантера*, а на следующий день свежая погода заставила их прекратить начатую работу и возвратиться в Рогекюль. 4 ноября, после семидневного перерыва, вызванного свежей погодой, было закончено обследование восточной части района, в пределах которой, по характеру глубин, приходилось работать тралом Шульца. К этому времени три *богатыря* стали нуждаться в чистке котлов, так как они уже находились под парами более 1700 часов. 7 ноября, по распоряжению штаба флота, они провели за тралом *Барс* и *Гепард* от рейда Кертель до Штапельботенского бакана и 8-го ушли в Гельсингфорс. Для продолжения работ в западной части района предполагалось выслать из Гангэ 4 других тральщика VIII дивизиона, прекратив на время периодическое обследование Передовой позиции.

Очередной задачей II дивизиона являлось определение северной границы заграждения, обнаруженного 18 сентября *циклонами*; после этого *соколы* должны были обследовать несколькими галсами фарватер № 40 с тем, чтобы ширина обследованной зоны составила не менее 6 миль. Кроме того, 21 и 22 октября Непенин дал Киткину новые указания, согласно которым надлежало обследовать выход в море из Утэ, а также зону фарватера № 38*г*, в пределах которой маневрировали германские миноносцы. Колено *г* было приказано расширить до шести миль (по 3 мили в каждую сторону от оси фарватера). Выполняя эту работу, *соколы* видели 23 октября в районе на SW от Фильзанда сперва один, а затем 5 дымов, но

на очень большом расстоянии; горизонт был исключительно ясным, и временами на расстоянии около 30 миль был виден Верхний Дагерорт. 24 октября работа была закончена; в пределах 6-мильной зоны мин не оказалось. Очевидно, обнаруженное 18 сентября заграждение имело направление или на NW, или на N, или на NO от той точки, в которой 3 октября была определена его южная граница.

4 ноября, после продолжительного штормового периода, в течение которого миноносцы не могли тралить на передовом театре, *соколы* были высланы на фарватер № 10 *а*. Казалось, что в состоянии погоды наступило улучшение, и ближайшим последствием этого явился ряд новых распоряжений, полученных Киткиным от Непенина. Вместо обследования выхода из Утэ *циклонам* надлежало обследовать фарватеры №№ 15 и 18. В районе Ундвы появилась германская подводная лодка, поэтому «срочно» предлагалось обследовать выход из Соэлозунда. Еще ранее было приказано обследовать для минной дивизии выход у Цереля.

Поскольку *циклонам* предстояло возвращаться мимо Дагерорта, Киткин впервые нарушил установленный Непениным порядок и по своей инициативе приказал начальнику I дивизиона обследовать также и фарватер № 20, тем более что в последний раз этот фарватер контролировался 20 октября. По состоянию погоды *циклонам* удалось выполнить задание только 10 ноября. Благополучно обследовав фарватеры №№ 15 и 18, они повернули на фарватер № 20 и в шир. 59°1′ и долг. 21°29′ затралили мину, поставленную надводным заградителем.

Тревога, возникшая в отношении Соэлозунда в связи с появлением там подводной лодки, оказалась напрасной. Для обследования этого выхода была выслана 1-я группа III дивизиона, в конце октября откомандированная от минной дивизии в помощь IV дивизиону для периодического обследования северного входа в Моонзунд и прохода у Шпитхамна. 8 ноября начальник III дивизиона с четырьмя тральщиками обследовал фарватер № 38 *а*, *б*, *в* и на обратном пути прошел с тралами на полмили севернее оси фарватера. Ни тральщики, ни охранявшие их миноносцы *Видный* и *Достойный* не заметили подводную лодку, наблюдавшуюся в этот день с Ундвы. Возможно, что сами они были замечены лодкой, и ей даже не надо было опознавать тип встреченных кораблей для того, чтобы сообщить германскому командованию о проведенном русскими фарватере. Так или иначе, о существовании Соэлозундского фарватера германцам стало известно самое позднее в первой половине ноября.

Третью внеочередную задачу — обследование выхода у Цереля — осуществить до конца не удалось. План работы был выработан в штабе минной дивизии с учетом результатов, полученных в ночь на 1 июля. От церельского рифа фарватер был проложен курсом N по меридиану 21°57′ до параллели 58°6′ и отсюда на W (рис. 10); колено фарватера, направленное на N, предполагалось прикрыть минным заграждением, которое явилось бы ловушкой для германских кораблей, если бы они стали преследовать миноносцы, возвращающиеся к Церелю. Район, в котором предполагалось по-

ставить заграждение, находился под прикрытием церельской 305-*мм* батареи.

Задача тральщиков сводилась к обследованию района, в пределах которого предполагалось поставить заграждение и провести первое колено фарватера; по характеру глубин эту часть работы можно было выполнить тралом Шульца. *Соколы* или *циклоны* должны были обследовать второе колено фарватера, проложенное по направлению на W. Трудность заключалось в том, что все работы необходимо было выполнить под покровом темной ноябрьской ночи; дневное траление при наличии постоянной германской разведки было бы лишено всякого смысла. Впрочем для тральщиков III дивизиона ночное траление было уже привычным делом. В 16 ч. 30 м. 10 ноября 4 тральщика 1-й группы, прибывшие из Соэлозунда, а также *Груз* и *Щит* вышли из Аренсбурга и в течение ночи в полной темноте и при умеренном ветре обследовали весь назначенный им район в 2 мили шириной и 15 миль длиной. В охране были *Сибирский Стрелок* и *Генерал Кондратенко*; последний стал на якорь в исходной точке. С рассветом тральщики и миноносцы возвратились к Церелю, ничем не обнаружив германцам своего пребывания в море. По распоряжению командующего флотом, 13 ноября четырьмя *соколами* был обследован фарватер № 38 *б* (южная часть) и № 38 *в*.

Вечером 18-го *Прыткий* и *214* вместе с охранявшими их миноносцами вышли от Цереля в море, но при постановке всей группы на якорь в исходной точке (в шир. 58°6′ и долг. 21°58′) миноносец *214* протаранил *Прыткого* в корму, не заметив сделанного *Прытким* сигнала ратьером «имею задний ход». Оба миноносца получили тяжелые повреждения и выполнить работу не могли. Заменить их в ближайшие дни было невозможно, и только в конце декабря могли быть выделены миноносцы для выполнения этой работы, надобность которой к тому времени миновала ввиду наступившего замерзания Рижского залива.

Прыткий и *214* долго выжидали благоприятной погоды, чтобы перейти в Гельсингфорс, но 29 ноября, на переходе из Рогекюля в Лапвик, они попали в шторм, и вскоре временно заделанные пробоины стали пропускать воду. Оба миноносца с темнотой подошли во время дождя ко входу в Лапвик; они встретились с транспортом *Ока* и миноносцем *Разящий*, безуспешно разыскивавшими вход в Лапвик. Все суда повернули к Оденсхольму, чтобы не крейсеровать ночью под северным берегом, куда ветром нагнало множество сорванных мин, открывавшихся на волнении в таком близком расстоянии, что с ними с трудом удавалось расходиться. Миноносцы бедствовали до рассвета и, когда подходили к Вормсу, у *214* оставалась всего 1/4 тонны угля. Только 2 декабря им удалось добраться до Гельсингфорса, где их подняли на пловучий док.

VI. РАСПЛАТА

1. Окончание работ на передовом театре

Наступал самый неблагоприятный для траления период ноябрьских непогод и долгих декабрьских ночей; между тем выход у Це-

реля не был обследован, а на Дагерортском створе стояло заграждение, и для активных действий минной дивизии оставался лишь один выход у Соэлозунда по фарватеру № 38. Однако и этот фарватер находился, видимо, под наблюдением германских подводных лодок; со дня на день и на нем можно было ожидать постановки заграждения. Слишком часто этот фарватер контролировался тралами, и это не могло остаться не замеченным германцами.

Не подвигались вперед и работы, связанные с проведением нового выхода у Дагерорта. Эта задача была не по силам дивизии траления; она грозила на долгий срок приковать к себе оба дивизиона быстроходных и не менее одного дивизиона мелкосидящих тральщиков, и все же результаты работы были бы сомнительными, не говоря о явной непригодности фарватера № 40 для больших кораблей, если не при выходе, то при возвращении их с моря с большими ошибками в счислении. Предстояло еще определить северную границу заграждения у Ундвы, обследовать район к W от заграждения № 96 и уничтожить это заграждение; при расширении же зоны фарватера № 40 до 6 миль можно было обнаружить новые заграждения, и работам не предвиделось конца. Между тем в середине ноября в строю остались только 3 *циклона*, а остальные вследствие серьезных повреждений в корпусе и механизмах поступили в ремонт. Весь II дивизион, за исключением поврежденного *Прыткого*, находился в очередном ремонте, надобность в котором возникала у *соколов* чаще, чем у других тральщиков.

Командующий флотом все же не отменял сделанных ранее распоряжений. Выполнение работ на фарватере № 40 было отложено до вступления в строй *соколов*, а оставшимся в строю *циклонам* приказано было срочно уничтожить заграждение на фарватере № 20. Задача эта считалась первоочередной, так как прежде всего следовало обеспечить выход подводным лодкам, которым приходилось теперь удлинять путь, направляясь через Эре и Утэ. Воспользовавшись первой же благоприятной погодой, начальник I дивизиона 17 ноября с миноносцами *217*, *218* и *220* вышел утром из Соэлозунда, сделал 7 галсов в том районе, где 10-го была затралена мина и, не обнаружив ни одной мины, к вечеру возвратился в Соэлозунд. Киткин счел необходимым повторить работу перекрестными галсами, в направлении перпендикулярном к направлению первых галсов. По условиям погоды это удалось выполнить теми же *циклонами* только 3 декабря. Но и при вторичном обследовании района мин обнаружено не было, и фарватер № 20 был открыт для плавания.

Результат работ, выполненных на фарватере № 20 был несколько неожиданным. Правда, весной примерно в том же районе были обнаружены две—три небольших минных банки, но они находились в нескольких милях южнее створа, который с тех пор неоднократно контролировался тралами и по которому много раз проходили подводные лодки. В 1915 г. также была обнаружена одиночная мина в открытом море, т. е. там, где скорее всего можно было ожидать постановки большого минного заграждения. Единственный наиболее вероятный вывод, который можно было сделать

во время войны, заключался в том, что германцы применяли систему постановки одиночных мин, обнаружение которых являлось делом случая. Но в настоящее время приходится еще раз вспомнить о том, что весь район, расположенный к W от Дагерорта, в марте или в апреле 1916 г. был загражден германцами. Неизвестно, какого рода заграждения были здесь поставлены. Если это были большие линии, то приходится допустить, что они катастрофически быстро были разрежены льдом и штормами. Более вероятно, что германцы поставили несколько небольших минных банок, разбросанных в беспорядке на большом пространстве, так как при этом способе лучше всего решалась задача, которая заключалась в том, чтобы затруднить русским тральщикам возможность обнаружить заграждение.

Как бы то ни было, но небольшие минные банки и «одиночные» мины, обнаруженные в районе к W от Дагерорта, представляли большую опасность для подводных лодок, и невольно возникает предположение о том, что подобные же «одиночные» мины, пропущенные при обследовании фарватера № 20, могли послужить причиной гибели некоторых подводных лодок, пропавших без вести в 1916 и 1917 гг. Тактика борьбы с минными банками и «одиночными» минами, которые являются остатками сильно разреженных минных заграждений, должна строиться на основаниях, несколько отличающихся от тех правил, которые были выработаны на опыте борьбы с бо̀льшими минными заграждениями. Главную роль здесь должны играть параваны и магнитные искатели.

Не только у Дагерорта, но и в других районах приходилось встречаться с небольшими минными банками. В большинстве случаев это были небольшие минные заграждения, поставленные подводными заградителями в шхерах, в узкостях и у входов в базы, где их нетрудно было обнаружить при надлежащей организации систематического траления. Именно этой целью задавался Непенин, предпринимая в сентябре реорганизацию управления тралением и принимая на себя непосредственное оперативное руководство тралением во всех районах, не включенных в схему периодического траления. Соэлозундский фарватер дважды контролировался тралами без особой в том надобности, благодаря чему германцы лишний раз убедились в существовании этого фарватера и в середине ноября, 15-го или 16-го, заградили его минами.[1] IV дивизион эскадренных миноносцев, высланный 27 ноября в море для выполнения активной операции, по двум всплывшим минам обнаружил это заграждение, стоявшее на северной части фарватера № 36 б. В 1916 г. это было уже третье по счету заграждение, поставленное в достаточной степени небрежно и не выполнившее поэтому своего назначения.

В момент обнаружения заграждения фарватер № 20 был закрыт для плавания, а на проведение выхода у Цереля не оставалось больше никакой надежды. Таким образом, к концу двухмесячного

---

[1] По германским данным, мины были поставлены подводным заградителем *UC-25*.

периода функционирования новой системы траления минная дивизия лишилась последней возможности выполнять активные операции. Все исправные тральщики были заняты на востоке, и для работ на Соэлозундском фарватере нельзя было выделить ни одного тральщика из числа тех, которые условно находились в распоряжении Киткина. Поскольку в очистке Соэлозунда была прежде всего заинтересована минная дивизия, Киткин просил начальника минной дивизии откомандировать для этой работы *Груз* и *Щит*.[1] Полагая, что заграждение было мелкопоставленным, Киткин просил выслать также катеры; их следовало поставить впереди тральщиков с катерными тралами, так как взрыв одного из тральщиков положил бы конец работе на заграждении. Ответ гласил, что тральщики высланы, а катеров не имеется.

3 декабря *Груз* и *Щит*, которым предстояло уничтожить заграждение и расширить зону фарватера № 38 *а* и *б* до двух миль, приступили к работе, имея в охране миноносец *Внимательный*, шедший за тралом. Было сделано 3 галса в районе к N от оси колена *а* и 4 галса в районе к W от колена *б*. Обе всплывшие мины были обнаружены и расстреляны. На пятом галсе, начатом в зоне фарватера № 38 *б*, в трале почти одновременно взорвались две мины, и трал оказался перебитым. *Груз* поставил катерный трал и провел за ними миноносец *Внимательный* к Соэлозунду; в полной темноте группа стала на якорь у Паммерорта. Перед этим с моря вернулись *циклоны*, производившие в этот день повторное обследование района на фарватере № 20. На южной части фарватера № 37 *а*, невдалеке от входного створа, миноносец *217* на глубине 15 *м* сломал лопасть винта от удара о неизвестный предмет; шедший за ним *218* погнул носовой руль, тогда как головной *циклон*, *220*, прошел без всяких приключений. Судя по тому, что при производившемся 27 сентября и 21 октября обследовании фарватера № 37, трал Шульца не обнаружил никаких банок и отмелей, на *циклонах* полагали, что *217* и *218* столкнулись с подводной лодкой, дежурившей в расстоянии 2—3 миль от заграждения. Не менее вероятно, что произошло столкновение с неисправной миной. Так или иначе, но из всего состава I дивизиона *220* остался в строю в единственном числе, и деятельность *циклонов* на Балтийском море должна была прекратиться.

4 декабря было свежо, а 5-го тральщики вновь вышли на работу, начав ее в районе к востоку от оси колена *б*. На первом же галсе, начатом на повороте с фарватера № 38 *а* на колено *б*, с миноносца *Внимательный* усмотрели предмет, похожий на перископ. Миноносец полным ходом пошел в атаку, но предмет скрылся, и *Внимательный* вернулся на свое время за тралом. На третьем галсе началась пурга, и тральщики легли на обратный курс к Соэлозунду; вскоре после этого приблизительно в шир. 58°39′ и долг. 22°22′,5 сперва со *Щита*, а затем с *Груза* заметили перископ подводной лодки, шедшей контракурсом и временами скрывавшейся. Извещенный об этом *Внимательный* тотчас пошел в атаку, но лодка скры-

[1] *Капсюль* и *Крамбол* находились уже в зимнем ремонте в Риге.

лась и больше не показывалась. Все эти наблюдения представлялись несколько сомнительными; казалось непонятным, зачем понадобилось лодке маневрировать в непосредственной близости к заграждению.

При уборке трала в нем оказалась мина; зыбь и пурга помешала заметить момент ее затраливания. Расстреляв мину, группа в пурге стала на якорь у Паммерорта. На совещании командиров было высказано общее мнение о том, что заграждение стояло в районе к востоку от оси фарватера № 38 *б*, так как подводная лодка маневрировала в районе к W от оси этого фарватера. Поскольку было известно, что лодка не выпустила торпед, надо было полагать, что это был подводный заградитель, выслеживавший работу тральщиков с тем, чтобы поставить мины на протраленном ими фарватере; на этом основании при следующем походе решено было повторить работу на входном створе.

Выйдя из канала утром 6 декабря, тральщики поставили трал с намерением протралить сперва район к S от оси фарватера № 38 *а*. Вскоре после этого, в шир. 58°41′,5 и долг. 22°26′,5, под кормой *Щита* взорвалась мина, и тральщик стал медленно погружаться. Взрывом были убиты 3 матроса; часть кормы была оторвана, грот-мачта была сломана.

Как это наблюдалось и в других случаях, на тральщике после взрыва соблюдался образцовый порядок. Из котлов был выпущен пар, а секретные документы были переданы на *Груз*, обрубивший трал и подошедший к борту тонущего тральщика. Попытки буксировать *Щит* не увенчались успехом, так как он лег кормой на грунт, и над водой осталась лишь передняя часть корпуса. Вскоре тральщик затонул, обозначив место своей гибели выступавшим из воды кончиком фок-мачты.

Груз и *Внимательный* ушли в Рогекюль, и за отсутствием свободных тральщиков работы на фарватере № 38 были прерваны. Успешнее всего могли бы выполнить эту работу катерные тральщики, если бы командование озаботилось своевременной их постройкой. Под конец навигации траление становилось все менее и менее успешным, и одной из главных причин тому явилось чрезмерное развитие сети фарватеров, количество и общее протяжение которых не соответствовали наличным силам дивизии траления. Неизбежным следствием неуспешности траления явилось понижение активности морских сил, прежде всего — миноносцев минной дивизии.

Усиление деятельности германских заградителей, с особенной силой сказавшееся под осень 1916 г., объяснялось окончанием постройки новых подводных заградителей, число которых стало достаточным для широкого применения их на всех театрах. К тому же, если Балтийский театр и не являлся решающим, то во всяком случае германцам следовало предохранить свои воды от проникновения в них русских заградителей. Особая опасность угрожала германцам от эскадренных миноносцев типа *Новик*, базировавшихся на Моонзунд; отсюда понятна настойчивость, с которой германцы стремились закрыть выходы из Моонзунда в Балтийском море, и в этом отношении цель была ими достигнута. Не довольствуясь этим, гер-

манцы усилили заградительную деятельность в Або-Оландском районе и в Ботническом заливе с целью осложнить подвоз военных материалов и усилить этим внутренние затруднения, о существовании которых в России германцам хорошо было известно.

В середине ноября, когда все мелкосидящие тральщики были заняты неотложными работами в Финском заливе, перед входом в Раумо было обнаружено заграждение, поставленное подводной лодкой. Оно не причинило вреда, так как и на этот раз нашлась всплывшая мина, своевременно замеченная лоцманами. Посланные на север оландские тральщики *Дуло*, *Ствол* и *Цапфа* 22 ноября очистили от мин южный фарватер, т. е. выход с 18-футового фарватера у башни Ниеми. Фарватер был тщательно протрален на протяжении нескольких миль, но обнаружено было всего 2 мины; одна из них стояла в 7 кабельт. на 240° от той же башни Ниеми, а другая — в 8 кабельт. на 250° от башни. Оландские тральщики ушли на юг, а в начале декабря местными средствами был проконтролирован подход с моря к острову Танкар. Траление было произведено лоцманами станции Танкар при помощи двух небольших пароходов.

Не на каждом германском заграждении всплывали мины и не каждый раз оплошность германских подводных заградителей помогала русским тральщикам выйти из затруднительного положения, созданного общей обстановкой и неумелыми действиями Непенина. Ледзундский створ, который столь тщательно оберегался в 1915 г. и который неоднократно контролировался тралами в первой половине кампании 1916 г., вплоть до ноября 1916 г. ни разу не был загражден германцами, хотя о существовании этого фарватера им должно было быть известно. После того как в октябре было обнаружено заграждение у Фесторнэ, бдительность на Ледзундском створе была усилена, однако, по невыясненным причинам, оландские тральщики производили предварительное обследование не во всех случаях, когда это требовалось, и в середине декабря на фарватере № 29 *а* взорвался пароход *Шифтен*. Уничтожение заграждения было поручено оландским тральщикам.

Выйдя из Мариенхамна 26 декабря, тральщики поставили тралы Шульца у Стура Локшера; *Дуло* и *Цапфа* шли по створу, а *Ствол* и *Тумба* — уступом к N. Когда из-за свежести ветра решено было убрать тралы, на траверзе банки Яромас произошел один из тех случаев, с которыми так часто сталкивались тральщики II и VII дивизионов. В трале первой пары оказалась мина, о чем стало известно только во время уборки трала; мина вышла из воды под третьим буйком у самой кормы тральщика *Дуло*. Когда лебедке был дан задний ход, мина взорвалась; при этом 2 человека были ранены. Силой взрыва маленький тральщик был брошен вперед и погрузился носом в воду; вслед затем его втянуло в воронку, и он стал погружаться кормой. *Цапфа* тотчас обрубила трал и подошла к борту пострадавшего тральщика, у которого появилась в корме сильная течь. Пришлось пустить в ход водоотливные средства и подвести пластырь, после чего тральщик на буксире *Цапфы* был приведен в Ледзунд. У него оказались повреждения в кормовой части и

в машине, и его пришлось отправить в ремонт; 3 января он был поднят на стапель.

Вторая пара затралила одновременно две мины и отбуксировала их на мелкое место. Обе мины всплыли, но вслед затем одна из них взорвалась, ударившись о буек, а другую из-за волнения расстрелять не удалось, и она была оставлена на якоре у Ледшера. По типу этих мин было установлено, что заграждение было поставлено подводным заградителем.

В следующие дни работе препятствовала свежая погода. 30 декабря *Ствол* и *Тумба* начали работу опять от Стура Локшера. В шир. 59°58′ и долг. 20°3′ в нескольких метрах за кормой *Ствола* взорвалась мина, задетая очевидно буксиром трала. Команда была сбита с ног, и *Ствол* с большим диферентом на корму покатился в образовавшуюся от взрыва воронку. Машине был дан полный ход вперед, люки были задраены, и тральщик вырвался из воронки. В корме оказались трещины, заделанные судовыми средствами. 1 и 4 января работа была закончена, и фарватер № 29 *а* был открыт для плавания.

По германским данным [5, стр. 179], мины на Ледзундском створе были поставлены в первой половине ноября подводным заградителем *UC-27*. Лодки этого типа принимали 18 мин. В данном случае была применена тактика постановки небольших минных банок (по 2—3 мины в каждой банке); всего было поставлено 6 банок в районе Оланда и в Ботническом заливе, в том числе и у входа в Раумо. Обнаружено было всего две банки.

2. Траление в западной части Финского залива

В Финском заливе попрежнему производилось периодическое обследование позиций, северного входа в Моонзунд и прохода у Шпитхамна. Обследование «звездочки» в середине ноября было на 3 дня прервано ввиду срочного приказания Непенина об обследовании фарватеров №№ 2, 3 и 9; за отсутствием свободных тральщиков Киткин поручил эту работу IV дивизиону. 17 ноября *Комета* и *3* обследовали фарватер № 8, а тральщики *18* и *19* — фарватеры №№ 11 и 3 *в* (от Оденсхольма до Неугрунда). 18-го в плохую видимость те же тральщики обследовали остальную часть фарватера № 3 и вернулись на следующий день в Рогекюль, не обследовав, по оплошности начальника дивизиона, фарватер № 2.

Северный вход в Моонзунд был обследован IV дивизионом 20, 22, 23, 24, и 28 ноября и 2, 7, 14, 15, 18 и 22 декабря. В остальные дни проводились транспорты или же тралению препятствовала свежая погода, или, наконец, выполнялись другие задания. В конце декабря в Моонзунде появился лед, и дивизион ушел в Гельсингфорс. В общей сложности в течение трехмесячного периода «звездочка» была обследована 36 раз, и если поблизости проходили германские подводные лодки, то они имели 36 случаев убедиться в том, что заграждение у Штапельботена было уничтожено.

За отсутствием свободных тральщиков обследование позиций производилось с большими перерывами. 14 ноября *8* и *23* сделали

на Центральной позиции один галс, после чего ушли в Ревель чистить котлы. 21 ноября прибывшие с рейда Кертель *Патрон*, *Пламя* и *Планета* сделали один галс на Передовой позиции, а 25-го они были отозваны на восток. 3 декабря они вернулись в Гельсингфорс и получили приказание обследовать обе позиции. По условиям погоды Центральная позиция была обследована лишь 10 и 13 декабря, после чего до 19-го тральщики выжидали в Гангэ благоприятной погоды для обследования Передовой позиции. 19-го они были отозваны для обследования фарватера Гельсингфорс — Ревель. Выполнив 21-го эту работу, тральщики стали в зимний ремонт.

В конце ноября находившиеся в Лапвике дредноуты должны были перейти шхерным фарватером в Гельсингфорс, и тральщики *18* и *19* получили приказание протралить фарватер от Лапвика до Богашера. У тральщика *18* потек котел, и дредноутам пришлось итти по необследованному фарватеру. Командующий флотом приказал ограничиться расстерлом на фарватере плавающих мин, для чего были высланы вошедшие 27 ноября в строй миноносцы *Подвижный* и *Резвый*; кроме того, из Лапвика вышел для этой же цели миноносец *Послушный*. 29 ноября эти миноносцы пытались выполнить задание, но из-за сильного волнения принуждены были возвратиться. Миноносец *Послушный* на большой волне едва не разбился на камнях в узкой части фарватера. 1 декабря бригада кораблей вышла в Гельсингфорс, не ожидая расстрела мин; *соколы* шли впереди кораблей. На всем протяжении фарватера была встречена всего одна мина; сильное волнение не позволило ее расстрелять, и *Подвижный*, остановившись около мины, обозначил ее прошедшим мимо кораблям.

1-я группа III дивизиона, выполнив работу у Цереля, 13 ноября возвратилась в Рогекюль для продолжения периодического обследования в районе Шпитхамна. 15-го группа вышла к Грасгрунду, но из-за сильного волнения не могла поставить тралы и пришла в Балтийский порт. 16-го, в связи с набегом германских миноносцев, по распоряжению Киткина был обследован рейд Балтийского порта, выход из него на прибрежный фарватер и прибрежный фарватер на участке Грасгрунд—Шпитхамн. В 3 милях к W от Шпитхамна были затралены 2 мины; одна из них была расстреляна, а другую удалось поднять; якорь ее оторвался. Мина оказалась недавно поставленной подводным заградителем; на ней стоял номер U/C 200/8383. Мина была нового образца с весом заряда в 150 *кг* и имела углубление $2^1/_2$ *м*.

Вход в Нуккэ-Вормс и все прибрежные фарватеры в этом районе были закрыты для плавания; впрочем и до обнаружения заграждения решено было ими не пользоваться впредь до производства контрольного траления.

Так как миноносец *Чека* ремонтировался, то группа состояла в это время всего из трех тральщиков. Однако, для ускорения работы, в группе применялся в таких случаях своеобразный способ траления в строю фронта, так что средний тральщик принимал к себе буксиры двух тралов, и три тральщика захватывали тралами

полосу такой же ширины, как и при работе двумя парами, с той разницей, что не достигалось перекрывания полосы, посреди которой оставался пропуск шириной около 10 *м*. В течение 3 дней, с 17 по 19 ноября, выходя с рассветом из Рогекюля и возвращаясь в темноте, группа широкой полосой протралила все разветвления Шпитхамнского фарватера; при этом 17-го в том же районе, что и накануне, в трале взорвались еще 2 мины.

Считая заграждение в этом районе уничтоженным и полагая, что сверх найденных четырех мин где-либо в другой части прибрежного фарватера должно было находиться еще некоторое число мин, начальник дивизиона 20 ноября приступил к тщательному протраливанию прибрежного фарватера от Шпитхамна до Грасгрунда. В 14 ч. 10 м., когда три тральщика, связанные между собою двумя тралами, находились в расстоянии 8 кабельт. к Ost от банки Грасгрунд, под носом у *Фугаса* произошел сильный взрыв, оторвавший носовую часть тральщика почти до самого мостика. Весь корабль был окутан дымом и паром, вверх полетело множество обломков, и часть команды силой взрыва была сброшена в воду; 8 человек были убиты. Спущенные с *Запала* и *Минрепа* шлюпки подобрали плававших людей.

Тральщики этого типа обладали большой живучестью. *Проводник*, имея в борту огромную пробоину, продержался на воде 15 минут, агония *Взрыва* продолжалась полтора часа, а *Фугас*, лишившийся носовой части, остался на плаву. Перейдя с *Запала* на взорванный тральщик и убедившись в том, что *Фугас* не тонет, начальник дивизиона приказал *Запалу* подать буксир, а *Минрепу* наблюдать за морем. Вскоре после того как *Запал* дал ход машинам, слева, со стороны моря, в расстоянии полумили показался след перископа; тотчас был открыт огонь, после чего перископ появлялся еще 2 раза и скрылся. 9 миль, отделявшие тральщики от Балтийского порта, были благополучно пройдены; *Запал* придерживался вплотную к северным берегам островов Рогэ, а *Минреп*, ошвартовившись к борту *Фугаса*, откачивал по пути воду. Дружные усилия увенчались успехом, и тральщик был введен в гавань Балтийского порта.

По телеграфной просьбе Киткина, находившегося в Гельсингфорсе, из Ревеля в Балтийский порт тотчас выехал корабельный инженер, а к утру 21-го прибыли портовые рабочие. Переборка была укреплена, а пробоины заделаны и залиты цементом. Утром же, по распоряжению штаба флота, из Ревеля прибыли буксиры *Геракл* и *Тока*. Но в течение дня германская подводная лодка вновь показалась в районе Балтийского порта. Накануне она видела, что взорванный ею тральщик был взят на буксир, и по всему было ясно, что она не хотела выпускать свою жертву, которая была к тому же на Балтийском театре первой и единственной жертвой[1] германских подводных лодок за всю кампанию 1916 г. Давно прошли времена, когда германские лодки с пренебрежением относились к русским тральщикам, и Киткин, послав начальнику

[1] Подразумеваются военные корабли.

III дивизиона запрос о ходе ремонтных работ, предполагал разрешить ему переход в Ревель лишь после ухода германской лодки, но тот уже вечером 21 ноября донес по телефону в штаб флота (в Ревель) о том, что *Фугас* готов к буксировке, и получил в ответ распоряжение вести тральщик в Ревель под охраной *Запала* и *Минрепа*. В 4 ч. 30 м. 22 ноября *Геракл* вывел *Фугас* из гавани и повел его на буксире в Ревель. *Запал* с начальником дивизиона стал во главе колонны, буксир *Тока* шел концевым, а *Минреп*, передвигавшийся зигзагами, держался немного мористее *Фугаса*. Но все эти меры предосторожности оказались бесполезными. Буксирование производилось со скоростью около 3½ узлов, и тральщики представили отличную мишень для подводной лодки, занявшей позицию у входа в Ревель. В 9 ч. 15 м., в полутора милях севернее Суропа (в шир. 59°29′,3 и долг. 24°23′,2), *Фугас* был взорван вторично и через две минуты скрылся под водой; находившиеся на нем 19 человек (из них двое были ранены) были подобраны из воды шлюпками и буксирами.

Вскоре после взрыва торпеды в 3—4 кабельт. мористее показался перископ. *Запал* и *Минреп*, повернув носом на перископ, открыли по нему огонь, а буксирам было приказано полным ходом уходить в Ревель. Лодка еще раз показала перископ, после чего повернула на N, резко прочерчивая буруном прямую линию, и вскоре скрылась.

Все сказанное относительно обстоятельств гибели тральщика *Фугас* основано на донесении начальника III дивизиона, подкрепленном подробными рассказами командиров и сигнальщиков, которые ясно видели перископ как 20, так и 22 ноября. Отсутствие исчерпывающих германских данных не позволяет проверить справедливость этих утверждений, неоспоримость которых ни у кого не вызывала во время войны никаких сомнений. Но на основе единственного германского источника [4, стр. 177—179] приходится все же высказать некоторое сомнение, хотя источник этот и недостаточно подробен и в некоторых случаях (особенно в отношении операций в Балтийском море) не вполне ясен.

У Гайера [4, стр. 179] сказано, что подводный заградитель *UC-27* в начале октября поставил 4 минных банки: одну в районе Оденсхольм — Шпитхамн, другую в районе Грасгрунд — Большой Рогге, третью у Пакерорта и четвертую в Суропе. В то же время в списке судов, утопленных торпедами, и в тексте отсутствует указание на атаку, произведенную против какого-либо русского тральщика. На этом основании, впредь до опубликования германской истории войны за 1916 и 1917 гг. приходится условно считать *Фугас* утопленным подводной лодкой. Но не менее вероятно, что взрыв 20 ноября произошел на минной банке, стоявшей у Грасгрунда, а взрыв 22 ноября — на минной банке, поставленной у Суропа. Если последняя версия окажется справедливой, то тем убедительнее станут все сделанные в различных местах выводы об опасности небольших минных банок, обнаружение которых является лишь делом случая и требует от тральщиков огромного напряжения сил.

Запал и *Минреп* 24 ноября прибыли в Гельсингфорс для чистки

котлов. В этот день VII дивизион, вступивший в строй 20 ноября, закончил четырехдневное обследование большого района у Эрансгрунда и района между Ревельштейном, банкой Девельсей и Кокшером; работа эта находилась в связи с обнаружением заграждения в восточной части Финского залива. По мнению Киткина, работа 1-й группы III дивизиона не была доведена до конца, и для полного спокойствия VII дивизион был выслан к Шпитхамну. Из-за свежей погоды дивизион до конца месяца оставался в Ревеле. 1 декабря, обследовав фарватер № 2, тральщики перешли в Балтийский порт. Ночью с Оденсхольма слышали взрывы мин в районе к N от острова, поэтому Непенин приказал осветить этот район тралами. 2-го из-за сильного волнения дивизион не мог поставить тралы и перешел в Рогекюль, а 3-го работа была закончена. Обследовав фарватер от Нуккэ-Вормса к маяку Оденсхольм, от Шпитхамна до Штапельботенского бакана и от начала «восточного» фарватера (через Штапельботенский риф) к Шпитхамну, дивизион сделал также петлю в районе к N от Оденсхольма. Мин найдено не было, и Нуккэ-Вормский и прибрежный фарватеры были открыты для плавания.

В течение следующих 9 дней VII дивизион из-за свежей погоды отстаивался в Рогекюле. Предполагалось выслать дивизион в Соэлозунд для уничтожения заграждения с помощью рыбачьих катеров, но 10 декабря, по распоряжению командующего флотом, эта работа была отменена, так как VII дивизион пришлось направить на восток. 13 декабря на глубину 20 фут был протрален район вокруг точки, находившейся в 3,2 мили на 285° от Шпитхамна. 20 ноября у 1-й группы III дивизиона здесь дважды лопнул трал Шульца, шедший на глубине 30 фут, и в третий раз — при углублении в 20 фут. На этот раз ничего подозрительного обнаружено не было, но было ясно, что там находилась неизвестная банка с глубиной около 6 *м*. Закончив эту работу, дивизион с тралами прошел по прибрежному фарватеру Шпитхамн—Грасгрунд и к темноте прибыл в Балтийский порт, с трудом войдя в гавань, покрывавшуюся молодым льдом. 14 декабря на всю ширину был протрален проход у Грасгрунда, после чего дивизион прибыл в Ревель.

1-я группа III дивизиона, вступившая в строй 2 декабря, была послана для обследования 14 фарватера, закрытого с некоторых пор вследствие появления на нем подводной лодки. После этого надлежало обследовать фарватер № 10 и заменить у Вормса IV дивизион, который предполагалось выслать в помощь *Щиту* и *Грузу* в Соэлозунд. 2 декабря на переходе в Лапвик была протралена часть шхерного стратегического фарватера в районе Кюте—Михельшхер, где пароход *Бьернеборг* незадолго до того видел мину, будто бы стоявшую на якоре; мина оказалась плавающей. По условиям погоды только 6-го был обследован фарватер № 14, открытый после этого для плавания. В следующие дни свежая погода не позволяла выйти на фарватер № 10, а 10 декабря группа была отозвана на восток.

В штабе флота неоднократно обсуждался вопрос об истинных намерениях германских миноносцев, прорвавшихся в ночь на

11 ноября в Финский залив. Трудно было допустить, что цель рискованного набега заключалась в бессмысленном, с военной точки зрения, ночном обстреле Балтийского порта. При контрольном обследовании фарватеров, произведенном в середине ноября, заграждений, поставленных надводными заградителями, обнаружено не было. Все же командующий флотом полагал, что миноносцы поставили где-то мины и, вероятнее всего, — посреди Финского залива, в районе между Передовой и Центральной позициями. При первой возможности здесь надлежало сделать ряд контрольных галсов. Но все тральщики были заняты, и только 17 ноября одинокая пара *циклонов* (*216* и *218*) сделала ряд широких зигзагов, так как не могло быть и речи о планомерном обследовании обширного района. Существовало намерение дополнить эту работу еще несколькими галсами, но 18 декабря близ Наргена взорвался транспорт *Буки*, потерявший счисление и попавший в пурге на юго-западную часть главного заграждения. Место взрыва возбуждало сомнение, поэтому фарватер № 2 был закрыт для плавания, а *216* и *218* в течение двух дней, 20 и 21 декабря, обследовали весь район между осью фарватера и южной границей главного заграждения. Мин найдено не было, и фарватер № 2 был открыт для плавания. 22 декабря, за неимением других тральщиков, *циклоны* обследовали фарватер Ревель—Гельсингфорс и сделали 4 контрольных галса в районе Эрансгрунда, после чего поступили в зимний ремонт.

3. Обнаружение заграждения в восточной части Финского залива. Взрыв *Рюрика*

За несколько часов до получения донесения о набеге германских миноносцев на Балтийский порт телеграф принес из Кронштадта известие, которое на первый взгляд показалось невероятным. 10 ноября пароход *Астреа*, совершавший периодические рейсы между Ревелем, Гельсингфорсом и Кронштадтом, в 4 милях южнее маяка Нерва, в шир. 60°11′ и долг. 28°0′, заметил мину, поднял ее вместе с якорем и доставил в Кронштадт. Осмотр показал, что это была германская мина, поставленная подводным заградителем; впоследствии оказалось, что она была того же образца, что и мины, обнаруженные 16 ноября у Шпитхамна. Было очевидно, что у германцев появились новые подводные заградители с большим районом действия, тем не менее в штабе флота предпочитали думать, что мины были поставлены германскими агентами с финляндских лайб. Вообще все донесения о подводных лодках, замеченных в разное время в районе к востоку от Центральной позиции, встречались с большим недоверием, и если здесь и производилось контрольное траление, то не далее чем до района Кокшера.

Если бы германцам были известны все подробности происшедших затем событий, если бы они знали, что почти все силы дивизии траления были брошены на восток, благодаря чему пришлось прекратить неотложные тральные работы в Балтийском море, если бы они догадывались о том, что в результате их заградительных операций стратегическая обстановка изменилась в их пользу, то настала бы

их очередь торжествовать победу, подобно тому, как имели основание говорить о победе русские, осуществившие зимой 1914—15 г. ряд успешных заградительных операций в германских водах. Конечно, разница в обоих случаях была очень велика. Германцы в 1914 и 1915 гг. понесли крупные потери, русские же потерпели, главным образом, лишь моральное поражение, но все же это было поражение.

Для командования явилось неожиданностью не столько дальность проникновения заградителя, сколько тот факт, что германскому заградителю удалось форсировать обе позиции.

Известие о находке *Астреи* было получено в тот момент, когда имелось только 2 свободных тральщика, *Святогор* и *Микула*. Командующий флотом, не отменяя производства систематических работ, тотчас приказал Киткину обследовать район Нервы. Распоряжение, посланное об этом *Святогору* и *Микуле*, не застало их в Ревеле, так как с утра 11 ноября, по непосредственному приказанию штаба флота, они вышли в море для обследования фарватеров №№ 2, 3 и 5. Пополнив запасы нефти и выждав наступления благоприятной погоды, оба тральщика утром 16 ноября вышли по назначению.

В штабе дивизии траления трезво оценивали обстановку. Там нисколько не сомневались в способности германских подводных заградителей проникнуть в любой уголок Финского залива и с момента обнаружения заграждения у Нервы считали опасным весь путь от Ревеля до Кронштадта. По расчету времени не произошло бы никакой задержки в моменте начала работ в районе Нервы, если бы *Святогор* и *Микула* от Ревеля до Гогланда прошли с тралом, и нецелесообразно было упускать лишний случай для обследования, которое рано или поздно должно было стать неизбежным. В штабе дивизии траления была проведена сеть фарватеров от Гельсингфорса и от Ревеля до Гогланда и далее до Кронштадта, и Киткин приказал старшему командиру (*Святогора*) обследовать по пути фарватер от Кокшера до Гогланда. Он не рискнул добавить к этому заданию обследование фарватера от Гогланда до Нервы, так как это задержало бы приход тральщиков к Нерве на целые сутки. Хотя и наступил, повидимому, тот критический момент, когда могло потребоваться проявление личной инициативы, но Непенин требовал всегда выполнения своих распоряжений в кратчайший срок; при малейшей задержке из штаба флота следовал запрос о причине невыполнения распоряжения командующего, и если бы в данном случае произошла задержка по вине Киткина, увеличившего задание тральщиков по своей личной инициативе, то легко могли бы произойти осложнения, которые в конечном итоге не принесли бы ничего кроме вреда.

Киткин вынужден был отступить от правила, по которому решено было избегать однократного обследования фарватера одной парой тральщиков. Но после произошедших в управлении тралением перемен не приходилось говорить ни о каких правилах, и, при постоянной нехватке тральщиков, обследование одной парой стало обычным явлением, которое рано или поздно должно было вызвать тяжелые последствия. Под конец навигации возможность ре-

шительных действий германцев представлялась крайне сомнительной, и если бы Киткин не был лишен самостоятельности, то он выслал бы на восток все исправные тральщики V и VIII дивизионов, прекратив на это время периодическое обследование Передовой и Центральной позиций. *Пламя, Патрон* и *Планета*, высланные для выполнения бесполезной работы у Дагерорта, с успехом могли быть использованы для совместного с V дивизионом обследования фарватеров к Гогланду. Расширение зоны этих фарватеров было тем более необходимым, что искать приходилось небольшое минное заграждение, поставленное подводным заградителем.

Святогор и *Микула*, обследовав фарватер от Кокшера до Гогланда, на ночь стали на якорь у южной оконечности Гогланда. Во время работы их немного сдрейфовало, и они вышли к Родшеру на милю южнее назначенной им точки (в шир. 60°0′ и долг. 26°43′). У Гогланда они прошли на полмили севернее той точки, в которой 3 дня спустя большие корабли повернули на ONO, в проход между Нервой и Лавенсари. По результату работы *Святогора* и *Микулы* в штабе флота было сделано заключение о безопасности фарватера Кокшер—Гогланд, и вскоре же на практике подтвердилась истина о вреде однократного обследования одной парой тральщиков.

У Нервы подлежал обследованию район между параллелями 60°8′,5 и 60°14′ и меридианами 27°51′ и 28°3′. 17 ноября *Святогор* и *Микула* сделали 8 галсов в южной части района; галсы располагались курсами Ost—W с пропусками шириной от 2 до 3 кабельт. На следующий день, продолжая работу, тральщики в шир. 60°11′,5 и долг. 27°59′ затралили большую яйцевидную мину, поставленную подводным заградителем; волнение помешало поднять мину, и она была расстреляна. В этот день почти без пропусков было сделано еще 8 галсов. 19-го удалось сделать только 6 галсов. На ночь тральщики каждый раз становились у Соммерса.

По заведенному правилу, командиры или штурманы кораблей, высылавшихся в море из Гельсингфорса, должны были получать в штабе дивизии траления справки о состоянии сети фарватеров.[1] Утром 19 ноября явившиеся в штаб флагманские штурманы II бригады линейных кораблей и I бригады крейсеров сообщили, что *Андрей Первозванный, Рюрик* и *Баян*, по распоряжению командующего флотом, должны были немедленно итти в Кронштадт. Корабли нуждались в срочном ремонте, который нельзя было откладывать на более позднее время, иначе они не поспели бы вернуться в Гельсингфорс до наступления зимы. По вопросу о ходе работ у Нервы штурманам было сообщено, что работы не закончены, на большом протяжении найдена всего одна мина, и это дает основание предполагать наличие мин в любом пункте от Гогланда до Кронштадта.

Киткин предложил отложить поход хотя бы на сутки, так как 20-го должны были вступить в строй два *богатыря*, которые и могли бы провести корабли за тралом до встречи с *Микулой* и

---

[1] В Ревеле справки выдавались в службе связи, куда Киткин ежедневно высылал подробные сводки о ходе работ.

Святогором. Вообще Киткин считал, что корабли могли итти не иначе как за тралом, но он не был предупрежден штабом флота о предстоявшем походе кораблей и не мог поэтому подготовить операцию проводки, для которой требовалось не менее четырех тральщиков. Однако, характер полученного от Непенина распоряжения исключал всякую возможность ведения каких бы то ни было переговоров со штабом флота, и штурманы заявили, что начальники бригад, несмотря на явную опасность похода без тральщиков, выполнят приказ в тот же вечер. Предложение о проводке за тралом хотя бы от Лавенсари было принято, и Киткин, не спрашивая на этот раз разрешения командующего, по радио приказал *Святогору* и *Микуле* с рассветом 20 ноября встретить корабли в районе Лавенсари (в шир. 60°6′ и долг. 27°50′) и провести их за тралом до Кронштадта. Для проводки были указаны курсы, лежавшие несколько в стороне от обычных путей; с навигационной точки зрения это не должно было вызвать особых затруднений, вероятность же встречи с минами уменьшалась, что было особенно важно ввиду наличия всего одной пары тральщиков.

Поднимался также вопрос о походе северным путем, т. е. севернее Гогланда, Соммерса и Нервы. По характеру глубин там, повидимому, можно было не опасаться встречи с неизвестными банками, но мимо Гогланда предстояло проходить ночью, и сомнения вызывала находящаяся к N от острова 25-футовая банка (7,5 *м*). При повторном обслуживании этого проекта вечером, перед самым выходом в море, начальники бригад и командиры кораблей отвергли это предложение, так как всем было известно о плохой изученности рельефа дна Финского залива во всех малопосещаемых районах, и у всех еще были свежи воспоминания о посадке *Андрея Первозванного*, произошедшей перед началом войны в подобном же неизученном районе (к S от Оденсхольма).

Святогор и *Микула* утром 20 ноября встретили корабли в назначенной точке и благополучно провели их до Шепелевского бакана. По счастливой случайности назначенные им курсы в районе Лавенсари и банки Средней расположились в проходе между обнаруженными впоследствии минными банками. Но *Рюрик* шел за тралом, уже будучи поврежденным взрывом, произошедшим в полутора милях к S от Южного Гогландского маяка. Головным шел *Андрей Первозванный*; повернув на траверзе маяка на курс 75°, проложенный к месту рандеву с тральщиками, корабль благополучно срезал минную банку, на которую попал *Рюрик*, повернувший с запозданием на несколько секунд и вышедший поэтому из кильватерской струи. Это была неблагоприятная случайность, большая вероятность которой была предопределена предшествовавшими действиями командования.

Пополнив в Кронштадте запасы нефти, *Святогор* и *Микула* 21-го перешли к Соммерсу, но, по состоянию погоды, только 24-го смогли закончить работу у Нервы. По дополнительному заданию Киткина, 2 и 3 декабря был обследован район, расположенный к W от указанного ранее района, до меридиана Соммерса, после чего тральщики прошли с тралом к Гогланду. С такими же перерывами,

вызванными свежими погодами, работали *Добрыня* и *Поток*. В соответствии с полученным 20 ноября распоряжением штаба флота они были высланы для обследования района Родшер — Гогланд (между параллелями 59°58′ и 60°1′ и меридианами 26°37′ и 27°7′). 24, 27 и 28 ноября, а также 1 и 2 декабря работа производилась в южной части района; при этом 2 декабря в расстоянии 2,5 мили на S от Южного Гогландского маяка в трале взорвались 2 мины. При произведенном на следующий день тщательном обследовании этого района мин обнаружено не было; таким образом с учетом мины, на которой подорвался *Рюрик*, в районе к S от Гогланда в общей сложности были зарегистрированы 3 мины.

Затяжной характер работ, выполнявшихся двумя разрозненными парами, побудил Киткина перейти 25 ноября на тральщике *22* в Ревель для непосредственных переговоров со штабом флота, который ограничивался до тех пор принятыми полумерами и не высказывал особого беспокойства относительно положения дел на востоке. Между тем приближался срок возвращения больших кораблей из Кронштадта. Приняты были следующие решения: 4 *богатыря* должны были закончить очистку порученных им районов и обследовать после этого зону Большого корабельного фарватера в районе банки Средней, где также можно было ожидать встречи с минами; периодическое обследование Передовой позиции было прервано, и тральщикам *Пламя* и *Патрон* поручено было обследование фарватеров Эрансгрунд—Родшер и Ревельштейн—Родшер; наконец V дивизион, прекратив периодическое обследование Центральной позиции, должен был обследовать район к N от Гогланда и фарватеры от северной оконечности Гогланда к Соммерсу и от Лавенсари к Шепелевскому маяку. Все эти работы могли затянуться на долгий срок, поэтому Киткин предложил не ждать их окончания и провести корабли за тралами от Кронштадта до Гельсингфорса; для этого можно было выслать II дивизион, отказавшись от продолжения работ у Цереля и на фарватере № 40. Это было единственное целесообразное решение, принятое при создавшихся условиях и Непениным, самоуверенность которого после случая с *Рюриком* заметно сократилась.

Пламя и *Патрон* 26 ноября перешли из Гангэ в Гельсингфорс и в течение 28 ноября, 1, 2 и 3 декабря выполнили порученное им обследование фарватеров, проведенных к Родшеру. Итоги этой работы рассматривались лишь как итоги рекогносцировки, облегчавшей выбор пути для проводки кораблей за тралами. 28 ноября V дивизион в составе *7*, *8* и *23* вышел из Ревеля к Сескару. 2 декабря дивизион обследовал фарватер от точки в шир. 60°7′ и долг. 28°28′ до Шепелевского маяка; на следующий день работа была повторена на 2 кабельт. южнее и до траверза Лавенсарского бакана. Путь этот, указанный штабом дивизии траления, был обследован специально для предстоявшей проводки кораблей за тралами, осуществленной 5 декабря. Впоследствии по обе стороны от этого фарватера были найдены мины, стоявшие у банки Средней и у вех Нагаева. II дивизион в составе трех *соколов* 2 декабря вышел из Гельсингфорса к Родшеру и, поставив здесь трал, дошел до Гог-

ланда, где и стал на ночь; 3-го, продолжая обследование фарватера до Шепелевского маяка, *соколы* разошлись на контракурсах с V дивизионом и к вечеру прибыли в Кронштадт.

4 декабря *Святогор*, замененный *Алешей Поповичем*, ушел в ремонт, а накануне к дивизиону присоединился *Илья Муромец*. Все 5 *богатырей* сосредоточились у Гогланда.

5-го *Андрей Первозванный* и *Богатырь* под проводкой *Резвого* и *Подвижного* вышли из Кронштадта. К утру 6-го в помощь *соколам* был прислан к Лавенсари V дивизион; но в море было очень свежо, и тральщики V дивизиона могли бы итти с тралом со скоростью не более 4—5 узлов, поэтому начальник II бригады крейсеров отказался от их помощи, и от Лавенсари корабли попрежнему шли под проводкой *соколов*, еле выгребавших против волны. Но наиболее опасный район был уже пройден, а дальнейший путь, ввиду неопределенности положения в районе Лавенсари — Гогланд, был проложен южнее Тютерсов, в обход района Гогланда (рис. 11). Ночь была проведена на якоре у Стеншера. К утру 7 декабря ветер усилился до 7—8 баллов, и *соколы*, проведя корабли на 10 миль от Стеншера, принуждены были убрать трал. Борясь с непогодой, они пришли в Гельсингфорс на полтора часа позднее больших кораблей.

Обычно у Гогланда при SW-м ветре бывает свежее, чем в районе Сескара, поэтому Киткин приказал *богатырям*, в случае невозможности работать у Гогланда, пытаться тралить у банки Средней, где предстояло обследовать район с общей площадью около 35 кв. миль. Начав здесь работу 8 декабря, *богатыри* в конце 4-го галса, в шир. 60°8′,6 и долг. 28°16′,5 обнаружили мину, взорвавшуюся в трале первой пары. Мина, обнаруженная в трале второй пары, ввиду наступавшей темноты, была оставлена с тралом на якоре. В тот же день II дивизион перешел из Гельсингфорса в Кронштадт для проводки *Севастополя* и *Баяна*.

Обнаружение третьего очага минной опасности в непосредственной близости к оси фарватера произвело, наконец, должное впечатление в штабе флота. *Севастополю* и *Баяну* было приказано оставаться в Кронштадте впредь до очистки района банки Средней, а Киткину разрешено было отозвать из Гангэ 1-ю группу III дивизиона; кроме того разрешалось перебросить на восток VII дивизион (по окончании работы у Шпитхамна). 13 декабря начальник III дивизиона с *Запалом* и *Минрепом* перешел в Котку, а 17-го сюда же прибыл Губонин с VII дивизионом. Это был последний резерв дивизии траления — ее настоящая «старая гвардия».

Впрочем и *богатыри* не роняли тем временем своего доброго имени и с успехом продолжали работу, не взирая на свежую погоду. 9 декабря была затралена мина в расстоянии 5—6 кабельт. к N от вех Нагаева; ее удалось разоружить и поднять. Это была мина все того же образца U/C с установкой прибора глубины на 5 *м*, т. е. специально против больших кораблей. Расширяя на следующий день протраленную полосу к S, тральщики затралили еще одну мину, стоявшую в расстоянии 4 кабельт. к N от вех Нагаева, и ушли после этого к Котку для приемки нефти, тралов и тральных вешек.

Для ускорения работы, II дивизиону было приказано протралить восточную часть района банки Средней, но связь с Кронштадтом работала неудовлетворительно. Юзограмма, посланная 10-го из Гельсингфорса, была получена на *соколах* только вечером 11-го. 12-го они пытались выполнить задание, но из-за свежести ветра возвратились в Кронштадт. Появившийся там молодой лед представлял для *соколов* тяжелое препятствие, потому Киткин в тот же день просил разрешения провести корабли за тралом, не ожидая окончания работ, которое могло наступить не ранее чем через 10 дней. И на этот раз Непенин дал свое согласие, и поход был назначен на 14 декабря. В пределах опасного района, от банки Средней до Лавенсари, корабли должны были итти за тралами двух *минрепов* и четырех *богатырей*, а весь остальной путь должен был быть проделан за тралами II дивизиона. Но для мелких тральщиков было слишком свежо, а II дивизион, хоть и с большим трудом, но довел все же корабли до Лавенсари. Простояв ночь на якоре,[1] корабли испытанным путем прошли к Стеншеру; 16-го они прибыли в Гельсингфорс. Несмотря на сильнее волнение *соколы* убрали трал только в 3 милях севернее Эрансгрунда; временами корпуса миноносцев оголялись до мидель-шпангоута.

20-го II дивизион в третий раз ушел в Кронштадт для проводки в Ревель *Олега*. Желая ускорить переход, *соколы* направились шхерами, но застряли во льду. Посланный за ними ледокол провел их к *Олегу*, ожидавшему на меридиане Шепелевского маяка. Придерживаясь все того же направления фарватера, что и при предыдущих проводках, дивизион провел *Олега* до Лавенсари; здесь в течение ночи пришлось принимать на каждый миноносец по 10 тонн угля. На утро развело большую волну, и итти с тралом было невозможно; сильное обледенение низких полубаков вызвало диферент на нос, и винты стали выходить из воды. Крен на качке превышал 40°, и *соколы* стали отставать от крейсера, шедшего 12-узловым ходом. Но путь через Нарвский залив не вызывал сомнений, и в конце концов командир *Олега* разрешил *соколам* укрыться от волны под южным берегом. Крейсер самостоятельно прибыл в Ревель; сюда же 24 декабря добрались *соколы*. 26-го они возвратились в Гельсингфорс.

С прибытием к месту работ 1-й группы III дивизиона и VII дивизиона траление быстро подвинулось вперед. 20 и 21 декабря *Запал* и *Минреп* в районе к S от банки Средней затралили 5 мин, из которых две взорвались в тралах. В Котку тем временем была выслана *Планета*, чтобы провести тральщики в Гельсингфорс в случае замерзания шхер. В связи с благополучным окончанием проводки кораблей из Кронштадта миновала надобность в обследовании запасного пути к N от Гогланда, и V дивизион был отпущен в Ревель.

---

[1] Ночная проводка была невозможной, так как корабли могли попасть на мину, подсеченную щитовым тралом; кроме того, если бы трал был перебит взрывом мины, то в темноте и в свежую погоду постановка трала могла вызвать аварию.

Одиннадцать тральщиков III, VII и VIII дивизионов закончили к 27 декабря все работы. Широкой полосой был частью протрален, частью обследован весь район между Родшером и банкой Средней. Всего было затралено 12 мин; кроме того, в разное время всплыли и сорвались с якорей еще 5 мин, из которых одна была поднята, а остальные были унесены ветром к северному берегу.

По не вполне ясным германским данным [5, стр. 179], заграждения в районе к востоку от Ревеля были поставлены во второй половине октября подводными заградителями *UC-25* и *UC-27*.

Вскоре после возвращения тральщиков в базы навигация прекратилась. На зимнее время, как и в предыдущие годы, I отряд был поставлен в ремонт в Гельсингфорсе, а II отряд — в Ревеле. На случай зимних походов три нумерных тральщика II отряда были переведены в Балтийский порт. Три *капсюля* решено было поставить на зиму в Риге с тем, чтобы тотчас после начала навигации можно было проконтролировать Ирбенскую позицию и усилить ее новыми заграждениями. Шесть *богатырей*, нуждавшихся лишь в мелком ремонте, были переведены на зиму в Гангэ; это давало возможность проконтролировать Передовую позицию (и обставить ее вехами ограждения) уже во второй половине апреля, т. е. на 10—15 дней раньше того срока, когда район Гельсингфорса очищался от льда.

ЧАСТЬ IV
КАМПАНИЯ 1917 ГОДА
I. ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД
1. Изменения в сети фарватеров. Планы тральных работ

В течение зимнего подготовительного периода были произведены некоторые изменения в расположении сети фарватеров Финского залива и Балтийского моря.

Особое внимание было обращено на обеспечение выходов из главных баз. Успех германского подводного заградителя, поставившего мины в 40 милях от Кронштадта, возымел свое действие, и было решено, что с весны 1917 г. в пределы сомнительной зоны будет включен весь театр за исключением лишь внутренних рейдов и гаваней, прикрытых с моря бонами и металлическими сетями. Районы, предназначавшиеся для практических стрельб и практического боевого маневрирования больших кораблей, подлежали предварительному обследованию наравне с фарватерами. Главное заграждение решено было продолжить на S (рис. 13), и сильно измененный фарватер № 2 начинался уже не на Наргенском створе, а непосредственно от бона на Ревельском рейде и направлялся сперва по створу Екатеринентальских маяков до створа Лоди (колено *а*), после чего поворачивал в Суропский пролив. Фарватер Ревель — Гельсингфорс, получивший № 41, от конца фарватера № 2*а* выводил к Эрансгрунду, откуда начиналось колено *а* фарватера № 35, доведенного до бона у Грохару, т. е. до входа на внешний Свеаборгский рейд.

Подводные лодки, выходя или возвращаясь с операций, должны были пользоваться либо южным путем Ревель — Дагерорт, либо шхерным фарватером Поркалауд — Эре; специально для этой цели был проведен фарватер № 54 (от Ревельштейна до Поркалауда).

Для ускорения развертывания флота на Передовой позиции, от Соммарэрна к банке Аякс были проведены фарватеры №№ 42 и 43, так как на некоторых участках шхерного стратегического фарватера большим кораблям приходилось итти малым ходом. Для ускорения передвижения от Гельсингфорса к Моонзунду проведен был фарватер № 44 (от Соммарэрна к Оденсхольму). Все три фарватера в несколько ином виде существовали еще в 1915 г., но в 1916 г. они были упразднены по соображениям о «глубоком тыле», в пределах которого можно было передвигаться в любом направлении;

надежды эти оказались несбыточными, и в 1917 г., если не сразу, то вскоре после начала кампании, противолодочные сети рассматривались не более как сигнальное приспособление, имевшее к тому же ограниченное и чисто условное значение.

Прибрежный фарватер со всеми его разветвлениями к Штапельботенскому бакану, к Штапельботенскому рифу и к Нуккэ-Вормсу получил общий № 45; каждое его колено или ответвление обозначалось литерой в алфавитном порядке, как это было принято еще в 1916 г. (для облегчения и упрощения радиотелеграфных переговоров) в отношении фарватеров, проведенных ломаными линиями или пересекавшихся с другими фарватерами. В связи с намеченным усилением южной части заграждений, прикрывавших Передовую позицию, узкий проход в противолодочных сетях был оставлен лишь у S-й вехи Анкергрунд, откуда фарватер поворачивал на S-ю веху у Тахконы.

Благодаря законченному в 1916 г. уничтожению заграждения № 86 («А») удалось значительно упростить систему фарватеров, проведенных для выхода из Эре. Вредный в навигационном отношении излом (фарватеры №№ 14 и 15 в номенклатуре 1916 г.) был устранен проведением фарватера № 47, который являлся непосредственным продолжением выходного створа (фарватер № 14). Не было полной уверенности в том, что заграждение № 87 было до конца уничтожено, поэтому вместо фарватера № 18 был проведен фарватер № 48, северная часть которого пересекала район уничтоженного заграждения № 86, а в дальнейшем этот фарватер на значительном протяжении проходил по безопасным глубинам. На этом мероприятии еще в 1916 г. настаивал созванный 27 сентября совет флагманов, но Непенин не считал для себя обязательными чьи бы то ни было пожелания, хотя бы они и являлись целесообразными.

В течение всей кампании 1917 г. выход из Эре по системе фарватеров №№ 14, 47 и 48 ни разу не был загражден, и вообще этот выход считался наиболее удобным и наиболее безопасным. При возвращении подводных лодок этот путь обладал теми же недостатками, которые были ему свойственны и в 1916 г. после обнаружения заграждения № 104 (опасный район № 25) и на фарватере № 24 (опасный район № 23). Не менее опасным считалось и возвращение по фарватеру № 20, но можно было надеяться на то, что и без того разреженное заграждение № 104, стоявшее в районе к S от створа Дагерортских маяков, еще более разредилось в течение суровой зимы 1916—17 г.

То, чего не удалось доделать в 1916 г., — уничтожение заграждения, обнаруженного на фарватере № 24, — не могло быть доделано и в 1917 г. В связи с возникшими затруднениями общего характера решено было уничтожать только те заграждения, которые являлись непосредственным препятствием для передвижений флота. Не представлялось возможным восстановить закрытый в 1916 г. фарватер № 24, и для выхода из Утэ был проведен прямо на S фарватер № 49. Он не был продолжен до пересечения со створом Дагерортских маяков, так как в этом случае узел фарватеров №№ 20, 48, 49 находился бы слишком близко к опасному району

№ 25. К тому же, если бы представилась все же возможность открыть для плавания фарватер № 24, то фарватер № 49 подлежал упразднению, поэтому узел фарватеров №№ 20 и 24 желательно было сохранить на прежнем месте. Кроме того, фарватер № 48 должен был проходить в достаточном удалении от опасного района № 22, существовавшего, впрочем, лишь на бумаге.

Двойной излом на пути из Утэ по системе фарватеров №№ 23, 49 и 48*в* заставлял пользоваться этим путем только для выхода, а не для возвращения с моря. Несколько удобнее был фарватер № 25, продолженный до пересечения с Дагерортским створом и использованный для проведения нового выхода у Дагерорта по фарватерам №№ 50 и 51*а*. Первый из них проходил примерно посередине между опасным районом 25 и банкой Неупокоева, а фарватер № 51*а* был ориентирован по направлению на Верхний Дагерорт и проходил в большом удалении от обнаруженного в 1916 г. заграждения (опасный район № 42). Если бы большие корабли выходили в 1917 г. в море, то при возвращении они пользовались бы системой фарватеров №№ 51*а*, 50 и 25*б*. Из северного конца фарватера № 25*б* корабли могли бы направиться либо в Утэ, либо в Эре, либо, наконец, по новому фарватеру № 53, проложенному для выхода у острова Юрмо. Гидрографическое обследование нового шхерного выхода у Юрмо, представлявшего собой ответвление шхерного фарватера Эре — Утэ, было начато еще в 1916 г.

Фарватер № 40, проходивший близ опасного района № 42, был упразднен. Фарватер № 51*б*, соединявшийся с фарватерами №№ 36 и 37, представлял еще один путь для подводных лодок и миноносцев.

Вся система фарватеров, проложенных в пределах передового театра, после всех произведенных на ней улучшений должна была обладать большой гибкостью. Но необходимым условием для использования всех достигнутых преимуществ являлось обследование фарватеров (особенно №№ 50 и 51*а*) широкой полосой. Между тем отсутствие исправных миноносцев долгое время вообще не позволяло выполнять никаких работ в Балтийском море, и подводные лодки продолжали пользоваться фарватерами №№ 14, 15, 18 и 20. Через Утэ подводные лодки в 1917 г. не ходили вовсе и лишь несколько раз они воспользовались фарватером № 47. Таким образом, помещенные выше подробности в значительной их части приводятся лишь для полноты исторического описания и в виде примера, поясняющего методы проведения морских фарватеров при наличии известных и неизвестных неприятельских заграждений.

К 23 марта в штабе дивизии, как и в 1915 и 1916 гг., были составлены планы «авральных» работ на случай необходимости в кратчайший срок обследовать Передовую позицию и обеспечить флоту передвижение из главных баз в район Передовой позиции и отступление в район Центральной позиции. Вехи ограждения, которыми должна была обозначаться западная граница Передовой позиции, по примеру 1916 г., должны были снабжаться дощечками с надписанными на них номерами (от 6 до 30 включительно); расстояние между вехами составляло 1 милю. Наличными силами ди-

визии позиция подлежала обследованию в течение 6 часов. Галсы располагались через 1 милю курсами Ost — W на общей площади в 240 кв. миль. Длина каждого галса составляла 10 миль. Предусматривалось также обследование фарватеров №№ 12 и 10б для обеспечения присоединения к флоту морских сил Рижского залива. В случае обнаружения заграждения в районе Передовой позиции северной и южной границами должны были считаться ближайшие галсы, на которых не было затралено мин; для определения восточной и западной границ следовало сделать поперечные галсы (курсами N—S) через 1 милю в обе стороны от первоначальной точки, т. е. от места обнаружения заграждения. Границы загражденного района подлежали обвеховыванию.

Обследование Центральной позиции должно было быть выполнено в 3-часовой срок на общей площади в 130 кв. миль, начиная от линии вех ограждения (14 вестовых вех, стоявших одна от другой в расстоянии 1 мили). Десять галсов (через 1 милю) должны были располагаться курсами 155°—335°, параллельно линии вех ограждения.

23 апреля, когда более точно выяснились перспективы окончания ремонта тральщиков, был выработан план тральных работ, подлежавших выполнению в ближайшие дни после открытия навигации. Предполагалось сделать 7 галсов на Центральной и 2 галса на Передовой позициях, обследовать район в 40 кв. миль у Эрансгрунда и подобный же район у Кокшера (оба — для практических стрельб больших кораблей), фарватер Ревель—Гельсингфорс и выход для подводных лодок из Ревеля по прибрежному фарватеру и далее по фарватеру № 20, а также выход из Эре по фарватерам №№ 14, 15 и 18. Новые фарватеры №№ 47 и 48 умышленно исключались из этой схемы, так как не было полной уверенности в том, что в строю окажется необходимое число миноносцев; в крайнем случае подводные лодки могли бы воспользоваться необследованными фарватерами №№ 15 и 18, проконтролированными все же осенью 1916 г.

2. Тактическая организация и техническое состояние дивизии траления к началу навигации

Находясь в конце августа 1916 г. в Моонзунде, Киткин, под впечатлением проводки *Авроры*, которая была осуществлена двумя глубокосидящими тральщиками, не имевшими фортралов и форсировавшими мелкопоставленное заграждение, представил начальнику минной обороны еще один доклад с повторением многократно высказывавшихся соображений о необходимости усилить состав дивизии траления. В частности, он просил реквизировать 6 буксиров, подысканных зимой на Волге и Каспии.

Начальник минной обороны, представляя доклад командующему флотом, поддержал просьбу о реквизиции буксиров и вместо заказа 6 новых тральщиков, о чем писал Киткин, просил заказать 11 тральщиков типа *Минреп* с тем, чтобы вместе с тремя имевшимися и четырьмя достраивавшимися тральщиками этого типа образовалось

2 дивизиона по 9 тральщиков в каждом. Путиловский завод соглашался принять заказ на постройку к июню—июлю 1917 г. четырех тральщиков.

Морской министр счел реквизицию каких бы то ни было волжских судов решительно невозможной, так как таковая резко отозвалась бы на подвозе продовольствия в столицу; постройка же новых тральщиков считалась возможной, и морское министерство обещало принять меры к своевременному выполнению заказов.

Длительные переговоры, которые велись с финляндскими заводами о постройке катерных тральщиков, закончились только в конце 1916 г. Еще в июле в дивизию траления было передано 12 двухвинтовых моторных катеров, построенных в Або. Но у них были слабые корпуса, и их нельзя было поднимать на палубу, небольшие же размеры этих катеров (длина 10 *м*) и 9-узловая скорость хода заставляли сомневаться в пригодности катеров для самостоятельной работы в море. В конце концов от них пришлось отказаться, и на заводе Розенквиста были заказаны большие мореходные катеры длиной 22 *м*. Первую пару катеров завод обещал изготовить к маю 1917 г.

Одним из первых мероприятий Непенина явились заботы об усилении дивизии траления; впрочем они могли иметь, главным образом, лишь теоретическое значение. Киткину было предложено в кратчайший срок представить соображения о нормальном судовом составе дивизии траления. В обширном докладе, представленном 8 октября 1916 г.,[1] Киткин исходил, во-первых, из числа систем фарватеров, подлежавших одновременному обследованию при «аврале», т. е. для обеспечения выхода флота в Балтийское море или для быстрого обследования позиций, и, во-вторых, из особенностей различных частей театра, требовавших применения тральщиков того или иного типа. Согласно этим строго обоснованным и не преувеличенным расчетам, с учетом 25-процентного резерва (на случай гибели тральщиков, аварий и очередного ремонта), дивизия должна была состоять из 45 миноносцев, 25 мореходных тральщиков (водоизмещением 400—600 *т*, с осадкой около 3 *м* и со скоростью хода не менее 15 узлов) и 43 мелкосидящих тральщиков типа *Минреп*.

Из этого расчета совершенно исключались катерные тральщики, на которые установился взгляд как на вспомогательное средство. Особое внимание уделялось вопросу об увеличении числа быстроходных тральщиков (миноносцев).

Нормальный судовой состав дивизии траления определялся в количестве 126 вымпелов, считая в том числе 2 транспорта-базы, 4 базы для катерных тральщиков, 4 угольщика и 3 базы для начальника дивизии и начальников отрядов. Нехватка к весне 1917 г. выражалась в количестве 71 корабля (27 миноносцев, 22 мореходных и 18 мелкосидящих тральщиков и 4 транспорта-базы). При условии зачисления в дивизию траления VII и IX дивизионов миноносцев («немки» и увеличенные *соколы*) и 4 малых миноносцев,

[1] В.-морской архив, фонд № 1755 1914—16 гг.; дело № 12838.

а также сторожевых кораблей типа *Кобчик*, заказу подлежали 40 единиц, не считая катерных тральщиков. Было ясно, что командование не согласится ослаблять дивизию сторожевых кораблей, в состав которой входили *кобчики* и VII и IX дивизионы миноносцев, поэтому нехватка выражалась в приведенном выше количестве 71 единицы.

В Германии находились в это время в постройке сотни миноносцев, подводных лодок и иных мелких кораблей, и судоремонтные заводы справлялись с этой задачей без особого напряжения. В России же промышленность находилась уже в полном расстройстве, и цифры, сообщенные Непениным в морское министерство, должны были в сущности показаться утопическими. Постоянные задержки, происходившие в постройке *новиков*, подводных лодок и тральщиков, никого особенно не удивляли, так как и в мирное время «отечественное» судостроение никогда не блистало точным соблюдением намеченных сроков..

Шел уже третий год войны, между тем флот попрежнему справлялся со всеми поставленными ему задачами и, не получая крупных пополнений, не понес в то же время и крупных потерь. Если под осень 1916 г. и произошли кое-какие заминки в выполнении некоторых активных операций, то объяснялось это случайным усилением заградительной деятельности германцев и ошибками командования, которые в будущем не должны были повторяться. Составляя свой доклад, Киткин так же, как и штаб флота, не отличавшийся особой осведомленностью, выполнял лишь свой долг и менее всего задумывался над возможностью осуществить сделанную заявку.

Серьезного значения всей этой переписке в дивизии траления не придавали и вскоре после наступления зимы приступили к частичной реорганизации наличных сил, которые весной и летом должны были получить некоторое пополнение.

В состав I дивизиона были включены переведенные из охраны Свеаборгского рейда миноносцы типа *Уссури*, *212* и *213*. III дивизион, состоявший по новому боевому расписанию из *Запала*, *Минрепа* и *Чеки*, должен был получить подкрепление в виде четырех новых тральщиков, из которых ранее других должны были вступить в строй *Защитник* и *Ударник*. В состав IV дивизиона вошли 3 *капсюля* и колесные тральщики *18* и *19*.

Из состава V и VI дивизионов были отчислены тральщики *2*, *4*, *7*, *10*, *12* и *23*; последние два были переведены в минную дивизию в качестве баз для сторожевых катеров. В V дивизионе остались *3*, *8* и *24*, а в VI дивизионе — *9* и *11*, *Пламя*, *Патрон* и *Планета*; последние три были переведены из состава VIII дивизиона, в котором осталось 6 *богатырей*. II и VII дивизионы были в прежнем составе.

Тральщик *2* был передан начальнику 1 отряда в качестве базы, *4* превращен в угольщик (для I и II дивизионов), *7* и *22* явились базами для I дивизиона катерных тральщиков, а в качестве базы для штаба дивизии был зачислен в дивизию небольшой пассажирский пароход *Усть-Нарова*. Тральщики *10* и *Комета* летом перешли

в качестве баз во II дивизион катерных тральщиков. На *7* и *10* были расширены помещения для команды.

4 оландских тральщика типа *Дуло* и 5 кронштадтских рейдовых тральщиков попрежнему не входили в состав дивизии траления, но значительно облегчали ее задачу.

В частности, тральщикам дивизии в течение всей кампании 1917 г. ни разу не пришлось работать в районе к W от Эре; впрочем это объясняется также сокращением масштаба операций и пассивностью крейсеров, для которых и производилось в прежние годы траление в районе Утэ.

В итоге произведенных изменений в Балтийском флоте к весне 1917 г. должно было состоять 18 быстроходных, 41 тихоходный и 18 катерных тральщиков при 10 вспомогательных судах, всего 69 единиц, не считая катерных тральщиков. Непосредственно в составе дивизии траления должно было находиться 50 тральщиков, 10 баз и 18 катерных тральщиков. На самом деле в течение кампании в строю находилось в среднем не более одной трети быстроходных и половины тихоходных тральщиков. Миноносцы *212* и *213* вступили в строй только в середине августа, *222* вовсе не вышел из ремонта, ремонтировавшиеся в Кронштадте 3 *сокола* к дивизии не присоединились и участия в работах не приняли, в составе III дивизиона в течение первых трех месяцев в строю не было ни одного тральщика, и, наконец, из четырех волжских буксиров, у которых из-за ветхости котлов постоянно текли трубки, *14* и *15* в октябре поступили в капитальный ремонт.

Катерные тральщики предполагалось высылать на наиболее опасные заграждения, благодаря чему количество потерь среди прочих тральщиков должно было уменьшиться.

Но катерные тральщики вступили в строй с большим запозданием и требовали частого ремонта; возлагавшиеся на них надежды оправдались лишь частично.

Слабость промышленности и техническая отсталость заводов и в прежние годы влияли на сроки окончания ремонта. Нехватало материалов, станков и деталей, а если их и можно было где-либо получить, то на сцену выступали транспортные затруднения и бюрократизм различных ведомств и учреждений. В 1917 г., как писалось в оперативных сводках, «на ход ремонта влияли причины, не поддававшиеся учету».

В личном составе, насчитывавшем в то время около 200 офицеров и более 2000 матросов, в результате февральской буржуазно-демократической революции в количественном отношении не произошло почти никаких изменений. Киткин, а также его основной штаб, с 1915 г. разделявший с ним всю тяжесть напряженной оперативной работы, остались на своих местах и в самом конце войны принимали участие в организации вывода морских сил из Рижского залива.

После начала навигации среди команд тральщиков проявилась некоторая текучесть, и судовые комитеты, в ведении которых находились вопросы комплектования, сталкивались с немалыми затруднениями, особенно при поисках кочегаров. Матросы из других

соединений, которые знали о тралении лишь по наслышке, считали службу на тральщиках слишком опасной и добровольно не высказывали желания перейти в дивизию траления. В свою очередь команды тральщиков требовали себе замены личным составом с больших кораблей, команды которых не испытали тяжести бесчисленных походов и долгой борьбы с непогодой и минными заграждениями. Также ставился вопрос о поощрительных мерах, о добавочном вознаграждении за службу на тральщиках, за количество протраленных квадратных миль, за число вытраленных мин и т. п. По просьбе Центробалта, который очень сдержанно отнесся к этим требованиям, в штабе дивизии были произведены выборки статистических материалов за 1916 г. Но вопрос постепенно заглох, и данные эти, выведенные впоследствии для всего периода войны, представили интерес лишь в тактическом отношении. В частности, подтвердились преимущества применения быстроходных тральщиков. В течение кампании 1916 г. каждый из них выполнил в среднем столько же задач, сколько пришлось на долю каждого тихоходного тральщика, но продолжительность пребывания в море с тралом в среднем была в $2^1/_2$ раза меньше, а число вытраленных мин в 3 раза больше, чем у всякого рода тихоходных тральщиков. Средняя скорость хода с тралом была соответственно 11,8 узла и 5,8 узла.

Германский флот вплоть до середины октября не предпринимал решительных действий, и это облегчило задачу дивизии траления, техническая слабость которой не позволила бы ей своевременно выполнить минимум работ, предусматривавшихся планом развертывания флота на позициях. Но и без того не было недостатка в работах, особенно у северного входа в Моонзунд и в Ботническом заливе, где германские подводные заградители нашли себе широкое применение в попытках отрезать морские пути сообщения России с Западом.

Усилившийся германский шпионаж и слабость охраны побережья Ботнического залива облегчили действия германских лодок, тем не менее, благодаря энергично проведенной борьбе с минными заграждениями, германцы цели своей не достигли.

II. ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ЗАТИШЬЯ

1. Контрольное траление после открытия навигации

Навигация открылась сравнительно поздно, и еще в середине мая в районе Ревеля встречался мелкобитый пловучий лед. Шхеры очистились от льда значительно позднее нормального срока. По этим и по другим причинам, не зависевшим от дивизии траления, план тральных работ, подлежавших выполнению в трехдневный срок после открытия навигации, растянулся на полтора месяца.

Одной из труднейших задач считалось уничтожение защитников, поставленных в 1916 г. в Суропском проходе и подлежавших уборке в связи с намеченным планом изменения направления фарватера № 2 и постановки минных заграждений в районе к W от

Наргена и в Суропском проходе. Предполагалось, что тралы в большом количестве будут перебиваться защитниками, но, против всяких ожиданий, в подготовленном большом запасе тралов никакой надобности не встретилось. VII дивизион 9 мая протралил опасный район и не обнаружил ни одного защитника; повидимому, все защитники были уничтожены льдом. 10 мая, во время постановки минного заграждения, дивизион шел с тралами впереди заградителя *Волга*.

В период с 10 по 15 мая были обследованы маневренные районы у Эрансгрунда (между параллелями 59°50′ и 59°58′ и меридианами 24°53′ и 25°3′) и Кокшера (между параллелями 59°41′ и 59°46′ и меридианами 24°46′ и 25°3′). Кроме того, шириной в одну милю был протрален фарватер Ревель — Гельсингфорс, и оставалось лишь прикрыть Центральную позицию надежными противолодочными сетями, чтобы предохранить от мин пути сообщения между главными базами. Впрочем, в течение всей кампании 1917 г. в районе к востоку от Наргена не было обнаружено ни одного заграждения. Раз навсегда было принято за правило не выходить за пределы обследованных тралами районов, и заграждение, поставленное в октябре 1916 г. подводным заградителем *UC-27* в районе мерной мили, восточнее острова Вульф, назначения своего не выполнило и до конца войны осталось необнаруженным.

16 мая *Пламя* и *9* протралили, шириной в 2 кабельт., измененный фарватер № 2. Тральщики эти принимали участие и в предыдущих работах, выполненных в районе Ревель — Гельсингфорс; кроме них, работали *Святогор*, *Алеша Попович*, *Патрон*, *3* и *11*, а также единственные вошедшие в строй представители 1-го отряда *Прыткий* и *Резвый*, которые по плану должны были обследовать для подводных лодок фарватеры №№ 15, 18 и 20. Предварительно тральщики 2-го отряда должны были обследовать фарватер № 14 (выход из Эре) и прибрежный фарватер от Суропа до Дагерорта. Лед и другие причины препятствовали гидрографическим судам своевременно закончить обвеховывание этих фарватеров, без чего нельзя было приступить к тралению.

Вступившие в строй 18 мая миноносцы *216* и *217* вместе с *Прытким* и *Резвым* перешли в Лапвик. 19-го, выйдя в 6 часов в море с охранным миноносцем *Громящий*, они двумя парами обследовали к 17 часам фарватер № 20; на обратном пути они прошли с тралами на милю севернее Дагерортского створа и в 22 часа возвратились в Лапвик.

В этот день предстоял выход в море подводных лодок, поэтому VI дивизиону было приказано с рассветом 18 мая приступить к обследованию прибрежного фарватера Суроп — Штапельботен и провести за тралом к Вормсу тральщик *4*, с которого *циклоны* и *соколы* должны были 19-го принять уголь перед предстоявшим им обследованием фарватеров № 15 и № 18. Утром 19 мая VI дивизион должен был обследовать фарватер от Штапельботена до Дагерорта. Ввиду опоздания с выходом, он не поспел бы на следующий день дойти до Дагерорта, поэтому Киткин приказал находившимся в Гангэ четырем *богатырям* с утра 19 мая обследовать фарватеры №№ 8

и 10, встретиться в 11 часов с миноносцем *Легкий*, назначенным в охрану, и обследовать фарватер Штапельботен — Дагерорт.

VI дивизион к вечеру 18-го дошел только до Балтийского порта, где и остановился на ночь. Срочная телефонограмма, посланная *Легкому*, не дошла по назначению, и *богатыри*, подойдя в 11 часов 19 мая к Штапельботену и не застав здесь охранного корабля, не рискнули итти к Дагерорту. В прежние годы тихоходные тральщики неоднократно выходили в Балтийское море без всякой охраны, но в 1917 г. было принято за правило прикомандировывать один из миноносцев дивизии сторожевых кораблей не только к тихоходным тральщикам (при работе в районе к W от линии Гангэ — Моонзунд), но и к *циклонам* и *соколам* (при работе в районе к W от меридиана Дагерорта). Тем временем подводные лодки, несколько опередив события, успели уже пройти район Штапельботена и подходили к Тахконе по необследованному фарватеру. *Богатыри* пытались их догнать, но дошли лишь до Тахконы, сделали на возвратном пути один галс на Передовой позиции и возвратились в Гангэ.

VI дивизион, обследовав прибрежный фарватер от Балтийского порта до Штапельботена, к вечеру 19 мая провел *4* за тралом к Вормсу. И в этом вопросе произошло очередное недоразумение, так как *циклоны* и *соколы* не нуждались в угольщике, почему *4* простоял долгое время в Моонзунде без всякой пользы. 20 мая VI дивизион на возвратном пути в Ревель обследовал фарватеры №№ 11 и 3.

Миноносцы возвратились в Гельсингфорс, имея уже мелкие неисправности в механизмах; *Ретивый* поступил в ремонт, а вместо него вступил в строй *215*. 22 мая *Прыткий*, *215*, *216* и *217* произвели подробное обследование Центральной позиции, сделав 8 галсов через полмили, и возвратились в Гельсингфорс. В связи с предстоявшим 26-го или 27-го возвращением подводных лодок оставшиеся в строю *Прыткий 216* и *217* 24 мая перешли в Лапвик и, обследовав на следующий день фарватер № 20, в 19 часов возвратились в Лапвик. В охране были *Бурный* и *Внушительный*, шедшие за тралом. И на этот раз для подводных лодок не был обследован фарватер Дагерорт — Штапельботен. Работа была признана излишней, так как путь этот был уже несколько раз пройден миноносцами и теми же подводными лодками. Так постепенно совершался отход от установленной ранее системы предварительного обследования, но до поры до времени это не имело вредных последствий.

22 мая обвеховывание выхода из Эре было закончено, и в тот же день VIII дивизион обследовал фарватер № 14. В 4 часа 24 мая дивизион вышел из Гангэ для обследования Передовой позиции, но, обнаружив, что там вехи ограждения все еще не были выставлены, в 10 часов возвратился в Гангэ.

Находившиеся в Риге *Капсюль*, *Крамбол* и *Груз* ко времени прихода минной дивизии в Моонзунд не закончили ремонта, и для обследования фарватеров пришлось выслать VII дивизион. Перейдя 21 мая в Куйвасто, дивизион обследовал на следующий день южный выход из Моонзунда. 23 мая был обследован фарватер

Куйвасто — Церель для больших кораблей, 25-го тот же фарватер, но для мелких кораблей, был обследован несколько севернее; кроме того был обследован фарватер от Куйвасто к восточному берегу острова Руно. 26-го дивизион обследовал фарватер от Абро к Руно и на следующий день возвратился в Ревель. Тральщики *14* и *16* поступили в ремонт, а *15* и *17* 28 мая протралили полосу шириной в 4 кабельт. к W от вех ограждения Центральной позиции; через несколько дней здесь были выставлены противолодочные сети.

В штабе минной обороны утверждали, что сети, установленные на позиции, окажутся настолько действительными, что ни одна германская лодка не в состоянии будет проникнуть в восточную часть Финского залива. На этом основании начальник штаба флота договорился с Киткиным о том, что в связи с постоянной нехваткой тральщиков тральные работы, начиная с июня, будут вестись исключительно по принципу п р е д в а р и т е л ь н о г о о б с л е д о в а н и я и при этом лишь в районах к W от Центральной позиции. Принцип этот никогда не должен был нарушаться, и предполагалось, что при отсутствии периодического траления, подобного тому, которое было установлено при Непенине, в строю всегда окажется столько тральщиков, сколько было необходимо для обеспечения выхода и возвращения подводных лодок и для поддержания связи с Моонзундом. Но прежде чем установить этот порядок, было решено подробно обследовать весь район между фарватером Ревель — Гельсингфорс и линией Кальбоденгрунд — Папонвик, чтобы обеспечить больше простора большим кораблям для практических стрельб и маневрирования. Часть этого района была уже обследована в начале навигации, а остальную часть желательно было обследовать к 1 июня, когда предполагался выход больших кораблей для эволюций.

В течение 29 и 30 мая и 1 июня *Пламя, Патрон, Планета* и *9* курсами Ost — W с пропусками между галсами шириной в полмили обследовали район между параллелями 59°43′ и 59°48′ и меридианами 24°57′ и 25°30′, сделав, кроме того, 4 галса курсами 145°—325° из юго-восточного угла этого района в бухту Папонвик. В районе к N от VI дивизиона 30 мая работали *215*, *218* и *220*, обследовавшие остальную часть района до параллели 59°54′, где начинался опасный район № 43 (инженерное заграждение). Кроме того, было сделано 6 галсов курсами 60°—240° от восточной части района до меридиана Кальбоденгрунда. 8 и 9 июня VI дивизион дополнительно обследовал район между параллелями 59°38′ и 59°43′,5 и меридианами 25°4′ и 25°30′, а также восточный проход в Колковик до шир. 59°35′. В итоге всех работ, выполненных в районе к Ost от линии Ревель — Гельсингфорс с пропусками шириной в полмили была обследована обширная площадь в 500 кв. миль, и к этому же времени была закончена постановка сетей на Центральной позиции.

2 июня *215*, *216*, *217* и *220*, а также *Прыткий* и *Резвый* перешли в Лапвик и на следующий день, имея в охране *Боевой*, обследовали для подводных лодок фарватеры *15*, *18* и *20*. Работа была

выполнена двумя парами, так как у *216* вскоре после постановки трала были повреждены тралом кронштейн и вал, и в сопровождении *215* он под одной машиной возвратился в Лапвик. Начав работу в Эре, миноносцы вследствие пасмурности и ошибки в счислении, вызванной аварией *216*, вышли на несколько миль южнее оси фарватера № 20, и Дагерорт открылся далеко слева. Это непроизвольное расширение зоны фарватера № 20 показало все же, что обнаруженные весной 1916 г. минные банки были уже, повидимому, уничтожены стихийными явлениями.

Очередное обследование фарватеров №№ 15, 18 и 20 было произведено после этого 9 июня *215* и *218* под охраной миноносца *Молодецкий* и 12 июня —*217* и *220*. На возвратном пути у *217* произошла крупная поломка в машине. 16 июня обследование было повторено *218* и *220* под охраной миноносца *Бдительный*.

Резвый 6 и 7 июня осмотрел шхерный фарватер от Гельсингфорса до Альватинеми в связи с полученными сведениями о занесенных туда сорванных минах. Не обнаружив мин, миноносец возвратился в Гельсингфорс.

Тем временем *богатыри*, которые так и не дождались обвеховывания Передовой позиции, один за другим стали в ремонт. Одно время в строю не было ни одного тральщика VIII дивизиона, и 12 июня не могла быть исполнена просьба начальника дивизии подводных лодок об обследовании для подводных лодок фарватера № 14. К этому времени накопился ряд невыполненных задач. В районе между Неугрундом и Оденсхольмом для прикрытия прибрежного фарватера в 1916 г. были выставлены противолодочные сети; чтобы их не разнесло зимой по заливу, перед концом навигации их подрезали, и район этот перед возобновлением сетевого заграждения необходимо было протралить. Кроме того, начальник штаба флота просил обследовать подход от Дагерортского створа к позиции № 1 подводных лодок; для этого приходилось ждать вступления в строй не менее чем четырех *соколов*, так как *циклоны* не обладали для этой цели достаточным районом действий и достаточной скоростью хода. Наконец, необычно рано в этом году усилилась заградительная деятельность германцев в Ботническом заливе. Для командования это было полной неожиданностью и не входило в расчет при обсуждении плана тральных работ, который надлежало теперь перестроить с тем, чтобы уничтожить обнаруженные заграждения.

2. Обнаружение минных заграждений и восстановление судоходства в Ботническом заливе

На совещании, которое Киткин имел в Або с приехавшим туда начальником охраны Ботнического побережья, выяснилось, что, вследствие обнаружения мелкопоставленных мин на подходах к Ментелуотто, пришлось прекратить судоходство в южной части залива и направлять пароходы в Николайстадт. Это удлиняло сроки перевозки грузов и удорожало их стоимость. К тому же не было никакой уверенности в отсутствии мин и

и в районе Николайстадта, и первый же взрыв шведского парохода вызвал бы осложнения, последствия которых могли быть значительно серьезнее, чем в 1914 г. Местных средств, с помощью которых можно было бы организовать контрольное траление, в распоряжении начальника охраны не имелось. Как и в прежние годы, отсутствовали запасы нефти, и, в довершение всего, в работе службы связи наблюдался полный развал. Впрочем в этом не было уже ничего необычного, потому что и на главном театре радио и телефонограммы нередко задерживались на станциях и не доходили до адресатов.

14 июня вступил в строй VII дивизион. Правда, механизмы и котлы у этих тральщиков были в плохом состоянии, и большие затруднения предвиделись в вопросе о снабжении их нефтью и водой, но все же Киткин направил их на север, так как их экипажи стояли на высоком уровне.

IV дивизион эскадренных миноносцев, присланный штабом флота для охраны тральщиков, находился уже в Або. 17 июня сюда же прибыл VII дивизион, и в 6 часов 19-го весь отряд вышел в море.

Все инструкции, полученные тральщиками, были ими в точности выполнены. От Мелланггрунда до Сантакари миноносцы по 24-футовому фарватеру были проведены за тралом; мин на этом пути не оказалось, и к вечеру отряд прибыл в Раумо. На следующий день тральщики вывели в море пароходы, задержанные в Раумо после получения известия об обнаружении заграждения у Ментелуотто. Обследовав затем вход в Раумо между Релансгрундом и Нурмисбротом, тральщики нигде не обнаружили мин, и вход в Раумо оказался безопасным. В этот же день был протрален фарватер от Раумо до Петершера. Далее до Себшера тральщики с миноносцами прошли без тралов, а от шаровой вехи миноносцы были проведены в Ментелуотто за тралом.

22 июня было приступлено к обследованию 21-футового фарватера из Ментелуотто в море и всего района, прилегавшего к зоне этого фарватера. На последнем галсе, сделанном на пересечении фарватеров, которые вели в Кайакари и в Ментелуотто, в шир. 61°34′ и долг. 21°23′ было обнаружено заграждение, стоявшее по направлению SO — NW. В трал первой пары одна за другой попали 5 мин, из которых одна взорвалась в трале, а вторая пара затралила 2 мины. Расстреляв эти 2 мины, тральщики подняли остальные четыре, оказавшиеся все того же образца, что и мины, обнаруженные в 1916 г. у Шпитхамна и в восточной части Финского залива. Прибор глубины был установлен на 2 *м*. Мина, взорвавшаяся в трале в 30 *м* от тральщика *15*, причинила ему повреждения, для исправления которых он был отправлен в Бьернеборг.

С 24 по 26 июня производилось тщательное протраливание опасного района, но оказалось, что все стоявшие там мины были уже вытралены 22 июня. В общей сложности у входа в Ментелуотто было обнаружено 8 мин, считая в том числе мину, расстрелянную 20 июня (в том же раойне) катером сторожевого корабля. Весь 21-футовый фарватер можно было считать открытым для пла-

вания, но, в соответствии с полученными инструкциями, тральщики протралили также северный выход в море, проложенный в стороне от штатного фарватера; он мог бы пригодиться в том случае, если бы германцы возобновили уничтоженное заграждение.

По германским данным здесь действительно было поставлено 8 мин. Операция была выполнена 11 июня подводным заградителем *UC-57*. Мины имели углубление 2 *м* и ставились с интервалами в 180 *м*.

Начиная с 23 июня, Киткин в течение 3 дней не получал от VII дивизиона ни одного донесения. Зная о повреждении *15* и полагая, что остальные тральщики не справятся со всеми задачами, Киткин вечером 25-го выслал им в помощь 3 тральщика VIII дивизиона. *Богатыри* всегда отличались особой исполнительностью, и с рассветом 26 июня начальник дивизиона с тральщиками *Микула, Муромец* и *Святогор* вышел из Гангэ в Ментелуотто, куда и прибыл к вечеру того же дня. Одновременно Киткин получил от VII дивизиона утешительное известие об окончании работ у Ментелуотто. Но прибытие *богатырей* оказалось как нельзя более своевременным, потому что у VII дивизиона более половины запасов нефти было уже израсходовано, а от начальника охраны Ботнического побережья пришла телеграмма с просьбой о присылке тральщиков в Николайстадт. У подхода к этому порту, в узкости у Реншера, лоцманы заметили 26 июня всплывшую мину с четырьмя колпаками, которую переносило течением с места на место. Стало ясно, что и здесь побывал подводный заградитель, и Киткин тотчас приказал *богатырям* итти к Реншеру.

В следующей телеграмме, полученной Киткиным 28 июня, начальник охраны просил оставить в его распоряжении VII дивизион, так как в течение ближайших двух недель ожидалось прибытие во все порты Ботнического залива нескольких шведских пароходов с большим количеством ценного груза. Между тем тральщики *14, 16* и *17*, имея в охране миноносец *Сибирский Стрелок*, вышли уже, по распоряжению Киткина, на S. По пути они протралили фарватер от Ментелуотто до Меллангрунда и 29-го прибыли в Або. В Финском заливе в строю не оставалось в это время ни одного мелкосидящего тральщика, и в случае обнаружения там заграждения положение могло стать критическим, поэтому Киткин не счел возможным вторично посылать VII дивизион в Ботнический залив. В ближайшие дни ожидалось вступление в строй колесных тральщиков *18* и *19*, и Киткин предполагал выслать их в Раумо для встречи и проводки пароходов за тралом. Уголь они могли получать на месте, в Раумо. Штаб флота одобрил это мероприятие.

Богатыри в ночь на 27 июня ушли шхерами в Николайстадт. *Охотник* и *Ген. Кондратенко* предпочли итти морем, где едва ли могли стоять минные заграждения, шхерные же фарватеры местами не были обвехованы, и не везде можно было получить лоцманов. Дальнейшая деятельность *богатырей* постепенно приняла приключенческий характер. По сведениям, полученным от местных жителей, которые были, видимо, хорошо осведомлены о подробностях, вовсе неизвестных командованию, на острове Эншер была

оборудована временная база германских подводных лодок, беспрепятственно хозяйничавших в шхерах. Отчасти и по этой причине миноносцы направились морем, тральщики же были мало приметны и, имея все же два 47-*мм* орудия, они надеялись, что им удастся внезапно атаковать лодку в шхерах. Эти воинственные намерения не осуществились, потому что совершенно случайно германская лодка, действовавшая в этом районе, оказалась в каком-то ином месте.

Германцам было известно, что в Россию в большом количестве ввозились из Швеции сельскохозяйственные машины, необходимые для реализации урожая, и, не ограничиваясь постановкой мин, германцы выслали в Ботнический залив подводные лодки, топившие финляндские каботажные суда и осматривавшие шведские пароходы.

По этому вопросу в финляндских газетах помещалось множество любопытных подробностей, свидетельствовавших об отличном знакомстве командиров лодок с расположением шхерных фарватеров. Само собой разумеется, что при этом ничего не упоминалось о несомненно существовавшей в то время связи между командирами лодок и некоторыми финляндскими лоцманами и другими германскими агентами. Только в мае 1918 г., после занятия Гельсингфорса германцами, финляндские газеты во всех подробностях сообщили о действиях белогвардейского отряда (шюдскора), сформированного из финляндских добровольцев, которые в январе 1916 г. перебрались через Швецию в Германию, прошли военное обучение и в августе 1916 г. участвовали в боях против русских войск под Ригой. Население Эстерботнии (финляндская часть побережья Ботнического залива), состоявшее преимущественно из шведов, вообще крайне враждебно относилось к русским, и здесь и находился главный очаг белогвардейского путча, произошедшего в январе 1918 г. Несомненно, что в течение кампании 1917 г. на побережье Ботнического залива была широко развита германская агентура. Вечером 26 июня, через час после того как VII дивизион закончил обследование запасного фарватера, в том же районе появилась германская подводная лодка; несколькими выстрелами из орудия она потопила финляндский галеас, буксир и две баржи, предварительно перегрузив с буксира большой запас продовольствия. Подобная же участь легко могла бы постигнуть маленькие тральщики VII дивизиона, если бы они встретились с лодкой во время траления. После выхода из строя *15* они применяли способ траления «тройкой» и, при появлении лодки с кормы, были бы совершенно беспомощны с их единственной носовой 47-*мм* пушкой. О приходе германских лодок в Ботнический залив командованию еще ничего не было известно, и находившиеся в охране миноносцы IV дивизиона во время работ, выполнявшихся в период с 22 по 26 июня, стояли на якоре у Трекантена и не могли бы оказать тральщикам своевременную поддержку.

27 июня *богатыри* подошли к Реншеру и в шир. 63°3′,1 и долг. 20°47′,7 затралили две мины, поставленные подводным заградителем на глубину 2 *м*; поднятые мины все того же увеличен-

ного образца имели номера 6135 и 6138. В следующие дни в узкости у Реншера была найдена еще одна мина, и к вечеру 1 июля вход в Николайстадт был открыт для плавания.

Заграждение было поставлено 2 июня подводным заградителем *UC-58*, находившимся в подводном положении. Мины ставились с интервалами в 800 *м*; углубление было 2 *м*. Всего было поставлено 4 мины; на одной подорвался шведский парусник, а остальные 3 были вытралены.

3 июля был протрален северный вход в Николайстадт от знака Корсэ до шир. 63°18′ и долг. 20°34′ и отсюда до пловучего маяка Сюдостбротен. Накануне *богатыри* получили от Киткина распоряжение возвратиться в Гангэ, но начальник охраны Ботнического побережье задержал их в Николайстадте, предполагая выслать их в район Якобштадт — Гамля-Карлебю, где лоцманами также были обнаружены всплывшие мины. Особой надобности в этом не было, потому что пароходы могли направляться в Николайстадт, Ментелуотто и Раумо. После долгих переговоров начальник охраны отпустил, наконец, тральщики; 11 июля они пришли в Раумо, а 12-го вернулись в Гангэ. В Ментелуотто к ним присоединился *15*; он давно закончил ремонт, но ему было запрещено возвращаться без охраны, так как о деятельности германских подводных лодок имелись уже некоторые сведения.

18 и *19* 8 июля прибыли в Раумо, имея приказание периодически контролировать вход в этот порт и встречать и проводить пароходы за тралом. Приход их оказался вполне своевременным и на следующий же день существовавшие ранее опасения оправдались. Лоцманы заметили в районе башни Нурмис мелкопоставленные мины, и вход в Раумо вторично был закрыт для плавания. 10 июля, впервые за все время своего существования, колесные тральщики затралили мины, обнаружив замеченное лоцманами заграждение. Против ожидания, тральщики справились с задачей, но все же их командирам пришлось проявлять чудеса изворотливости при манипуляциях с тралом, в который одна за другой попали 5 мин. 3 мины были расстреляны, а две удалось поднять. Продолжая работы 11 июля, тральщики нашли еще 3 мины, и к вечеру северный вход в Раумо был открыт для плавания. Не довольствуясь этим, тральщики проконтролировали на следующий день южный фарватер, в последний раз протраленный VII дивизионом 28 июня, на возвратном пути из Ментелуотто в Або. Вскоре же была затралена мина, стоявшая в шир. 61°5′,6 и долг. 21°11′.

В Раумо не оказалось угля, поэтому 13-го тральщики ушли в Або. Пополнив заодно запасы тралов, *18* и *19* 15 июля вернулись в Раумо и на следующий день протралили южный фарватер. Найденная 12 июля мина действительно была одиночной, потому что, при тщательном протраливании, мин больше не оказалось, и оба входа в Раумо были открыты для плавания. Из девяти вытраленных мин шесть были подняты; они имели номера 9452, 9707, 10698, 10968, 12262 и 12376. Как и в двух предыдущих случаях, прибор глубины был установлен на 2 *м*. Мины все того же увеличенного образца были поставлены подводным заградителем всего за не-

сколько дней до их обнаружения; новостью явилась обнаруженная на них надпись «Danzig».

По германским данным, заграждение у Раумо было поставлено 7 июня заградителем *UC-58*. Всего было поставлено 18 мин тремя банками; обнаружено было только 9, и остается считать, что остальные 9 мин были поставлены в стороне от зоны фарватеров. Несколько позднее, 17 августа, в районе южного входа в Раумо воздушной разведкой были обнаружены мелкопоставленные мины, принадлежавшие очевидно к числу тех 9, которые остались необнаруженными при тралении.

21 июля *18* и *19* вернулись в Гельсингфорс для чистки котлов, и в Ботническом заливе не осталось ни одного тральщика. В первое время в этом не усматривалось особой опасности, потому что входы в Раумо, Ментелуотто и Николайстадт были очищены от мин, и судоходство было восстановлено. Имелись также запасные фарватеры, которыми можно было бы воспользоваться в случае вторичной постановки мин на основных путях. Судя по опыту прежних лет, во всяком ином районе этой вторичной постановки можно было бы не опасаться до конца навигации. Так например, в не менее важном районе — у северного входа в Моонзунд — первое заграждение было поставлено в сентябре 1915 г., вторичная же постановка произошла только в августе 1916 г., причем в первом случае мины были поставлены южнее Штапельботенского бакана, а во втором случае — к северу от этого бакана; оба эти факта могли свидетельствовать о том, что германский заградитель, не имея достоверных данных о произведенном русскими уничтожении заграждения, боялся попасть на собственные мины.

Однако в Ботническом заливе существовали особые условия, и по отношению к этому району нельзя было придерживаться установившихся взглядов на методы ведения минной войны в других районах, в пределах которых неприятельская разведка не располагала столь же точными сведениями, как это имело место в Эстерботнии. Многочисленные факты свидетельствовали о том, что в отношении возможности вторичной постановки мин у входов в Раумо, Ментелуотто и Николайстадт весь вопрос заключался в продолжительности промежутка времени, который был необходим германцам для получения точных сведений о работах русских тральщиков. Слабость, а временами и полное отсутствие охраны обширного побережья, наличие среди населения враждебно настроенных элементов и ряд других причин крайне затрудняли борьбу за сохранение этих сведений в тайне. Личному составу тральщиков было запрещено вступать на берегу в разговоры с неизвестными людьми, но по самой технике работы, при отсутствии военно-морских баз, невозможно было скрыть назначение прибывших в Ботнику военных кораблей и характер их работы. Тральщик *15* чинился на местном заводе в Бьернеборге, а другие тральщики становились у торговых пристаней; здесь же выгружались разоруженные мины. Лоцманы были прекрасно осведомлены о положении дел, и к тому же 4 заграждения были обнаружены именно лоцманами, которые по роду своей деятельности являлись для

тральщиков ценными помощниками. Наконец, само командование не делало тайны в вопросе о передаче информаций в Швецию, так как иначе и нельзя было бы договориться с пароходными компаниями о порядке движения пароходов.

Германские подводные лодки, присланные в Ботнический залив, помимо непосредственных действий против торговых судов, занялись поисками тральщиков, о деятельности которых германцам стало известно уже через несколько дней после прибытия VII дивизиона в район Раумо — Ментелуотто. 1 или 2 июля шведский пароход (точная дата и название парохода не были записаны), шедший из Швеции в Николайстадт по северному фарватеру, в районе к N от маяка Сев. Кваркен был остановлен германской подводной лодкой. Командир лодки желал знать, ушли ли из Николайстадта 3 русских тральщика (*богатыри*, прибывшие в Николайстадт 28 июня), и капитану парохода было заявлено, что лодка будет ждать его возвращения, и если капитан не сообщит подробных сведений о действиях тральщиков, то пароход будет утоплен. По приходе в Николайстадт капитан сообщил о происшедшей встрече командирам тральщиков.

На *богатырях* предпочитали все же не встречаться с подводными лодками, и тральщики в ночь на 10 июля ушли из Николайстадта на S, распустив слухи о том, что они направляются для уничтожения заграждений в районе Якобстадт — Гамля-Карлебю. На возвратном пути в Гангэ на *богатырях* было получено много сведений от лоцманов, которые один за другим сообщали о том, что за последние дни германские подводные лодки упорно разыскивали три тральщика, уничтожившие германские заграждения. Лодки заходили в шхеры, останавливали рыбачьи шлюпки и опрашивали рыбаков. Рыбаки сообщили об этом лоцманам и добавили, что на каких-то неизвестных им фарватерах германцы поставили новые заграждения и что в ближайшие дни будет поставлено заграждение у Меллангрунда на южном фарватере в Раумо.

Подтвердилось также известие о том, что германские подводные лодки базировались в районе островов Стура Эншер — Кайакари. С тральщиков были замечены никому неизвестные створные и навигационные знаки на островах Касакка и Кайакари и на островке, лежащем к SW от острова Тархакари. Лоцманы опасались неизвестных заграждений и предпочитали вести тральщики в стороне от фарватера, насколько это позволяли глубины. Так например, для входа с N в Раумо можно было придерживаться створа островков, минуя опасную зону, расположенную к W от Нурмисброта. Однако, независимо от плохой гидрографической изученности Ботнических шхер, и сами лоцманы и рыбаки не знали многих банок и камней, в изобилии разбросанных вдоль побережья, и *Муромец*, идя с лоцманом 11-футовым необвехованным фарватером, близ Каскэ коснулся камня и принужден был направиться в Гельсингфорс в док.

По всем собранным сведениям было ясно, что для охраны торговли и для активной борьбы с германскими подводными лодками следовало послать в Ботнический залив не менее двух дивизионов

сторожевых кораблей, но в распоряжении командования их не имелось. Лодки попрежнему показывались в различных пунктах побережья, но об этом становилось известным лишь там, где находились посты службы связи.

Так или иначе, первая фаза борьбы с германскими заграждениями закончилась вполне успешно. В короткий срок и без всяких потерь удалось уничтожить 20 мелкопоставленных мин и очистить входы в главные порты именно к тому моменту, когда движение пароходов стало особенно оживленным. Впрочем и дальнейшие меры, принятые германцами, цели своей в общем не достигли и до конца года пароходное сообщение почти не прерывалось. По неполным данным, относящимся к позднейшему периоду, за время с 8 октября до конца навигации, в Кеми, Улеаборге, Гамля-Карлебю, Николайстадт, Ментелуотто и Раумо прибыло в общей сложности 39 пароходов и 16 парусников и барж.

3. Продолжение работ на главном театре

По сравнению с существовавшим в прежние годы положением, объем работ, выполнявшихся в пределах передового театра, был резко сокращен. От *циклонов* и *соколов* требовалось лишь обеспечить бесперебойное движение подводных лодок по фарватерам №№ 15, 18 и 20, но и эта задача временами была им не по силам. 20 июня фарватеры были обследованы *Прытким* и *Резвым* — единственными исправными миноносцами из числа восемнадцати быстроходных тральщиков, значившихся в списках. За отсутствием свободных миноносцев сторожевой дивизии работа была выполнена без охраны.

Хроническое явление — траление одной парой тральщиков — доставляло много забот штабу дивизии, но никакими мерами не удавалось ускорить ход ремонта миноносцев. К тому же 17 марта на некоторых из них поредел командный состав, новые же командиры были неопытны. Так например, только что вышедший из ремонта *Ретивый* 21 июня, выйдя на пробу, сломал винт и погнул вал, выскочив на хорошо известную банку Виберг-норра (в одной миле к W от входа на Свеаборгский рейд). Миноносец надолго вышел из строя, и обследование подхода к позиции № 1 подводных лодок, обещанное штабу флота на 28 июня, пришлось отложить на неопределенный срок.

Особые опасения существовали в отношении Дагерортского створа. С начала навигации только один раз удалось обследовать его двумя парами «туда и обратно», в остальное же время работа производилась одной парой. Не было надежды, что это положение изменится, поэтому решено было проконтролировать зону фарватера хотя бы несколькими параллельными галсами, сделанными в полосе шириной в 5 миль. Работа была поручена *циклонам* *215*, *218* и *220*, вступившим в строй и 25 июня перешедшим в Лапвик. 28-го предстояло обследовать для подводных лодок фарватеры №№ 15, 18 и 20, но по невыясненным причинам работа эта не была выполнена, и лодки прошли по необследованным фарватерам.

29-го обследование района фарватера № 20 было закончено *215* и *220*; их охранял *Прыткий*, высланный вместо *Бдительного*, у которого машины часто бывали в неисправности. 3 июля *Прыткий* и *Резвый* произвели очередное обследование фарватеров №№ 15, 18 и 20.

Обвехование Передовой позиции было закончено только 22 июня. 25-го позиция была обследована двумя галсами VIII дивизионом, насчитывавшим в строю 5 тральщиков. При этом были расстреляны 2 сорванных мины, а у вехи № 16 был подобран неизвестный буек, имевший форму цилиндра высотой 2 *м* и с диаметром в 1 *м*; внизу имелся вырез, в котором помещался медный патрон. При буксировании буйка он оборвался и потонул, и назначение его осталось невыясненным. После этого 3 *богатыря* ушли в Ботнический залив, а остальные протралили 29 июня фарватер № 14. Фарватер этот следовало бы контролировать перед каждым проходом по нему подводных лодок, но 2 *богатыря* представляли собой в Финском заливе единственный резерв, и необходимо было беречь их механизмы. Кроме того, за отсутствием нефтеналивного судна, в Гангэ испытывались затруднения в снабжении тральщиков нефтью, которую приходилось доставлять по железной дороге.

26 июня VI дивизион двумя парами обследовал прибрежный фарватер (№№ 45 и 46) и вход в Моонзунд (фарватер № 12). На следующий день *18* и *19* выполнили работу в районе между Оденсхольмом и Неугрундом, но сетей не обнаружили.

Под впечатлением активизации заградительной деятельности германцев, проявившейся в ноябре 1916 г. в восточной части Финского залива, решено было обследовать фарватер Кронштадт—Биоркэ, так как на рейде Биоркэ должны были происходить практические занятия учебных кораблей. Высланные для этого *9* и *11*, освободившиеся от работы на прибрежном фарватере, 28-го на переходе из Ревеля в Гельсингфорс, в шир. 59°44′ и долг. 24°46′ видели до 20 буйков от сетей, снесенных из района Центральной позиции; причиной обрыва сетей могли быть штормовые погоды в такой же мере, как и прорыв подводной лодки. 29 июня тральщики ушли шхерами на восток и 30-го выполнили работу.

Ко времени возвращения тральщиков в Гельсингфорс там еще не улеглось некоторое возбуждение, вызванное появлением германской подводной лодки на Ревельском рейде. После всех заверений минной обороны очередное разочарование, постигшее командование, было тем более ощутительным, что еще недавно, при постоянной нехватке тральщиков, было закончено обследование обширного маневренного района. С точностью не удалось установить, являлась ли лодка подводным заградителем; но если даже она не имела мин, то появление минных заграждений в восточной части Финского залива с этого момента становилось лишь вопросом времени, и все выполненные тральные работы приходилось повторять заново.

Утром 29 июня *Планета* и *Патрон* вышли для обследования колен *з*, *к* и *л* 45 фарватера (по недоразумению это не было

сделано 26 июня), но вслед затем, в связи с появлением германской лодки, их пришлось вернуть для обследования фарватера Ревель—Гельсингфорс. Для большей безопасности для тральщиков, работу было приказано выполнить ночью. В ту же ночь тральщики обследовали фарватеры №№ 2*а*, 41 и 35*а*, сделав в районах поворотов петли длиной по 2 мили. Мин нигде не оказалось. Тем временем были организованы энергичные поиски подводной лодки миноносцами сторожевой дивизии, одному из которых удалось, как он доносил, уничтожить лодку на Ревельском рейде. Для проверки этого донесения *Планета* и *9* в течение нескольких дней производили траление на большую глубину, пытаясь использовать трал Шульца в роли несуществовавшего в то время придонного трала. 8 июля на глубине 53 *м* они обнаружили неизвестный предмет и тщательным промером установили, что ширина предмета была около 6 *м*. Тральщики не могли освободить трал и поставили веху; были видны пузыри воздуха и масляные пятна, а на кошках трала остались следы шаровой краски и сурика. Предположение о том, что это была подводная лодка, представлялось весьма вероятным, но действительность была, повидимому, иная. Из опубликованных германских данных видно, что *U-26* была не единственной лодкой, погибшей на Балтийском театре; по крайней мере, Ролльман [3, стр. 42] упоминает о нескольких погибших лодках, которые могли быть подняты русскими. Однако, по данным Михельсена («Подводная война 1914—1918 гг.»), использованным также в работе Гибсона и Прендергаста («Германская подводная война 1914—1918 гг.»), на Балтийском театре погибли всего 3 лодки: *U-26* (август—сентябрь 1915 г.), *U-10* (май 1916 г.) и *UC-57* (ноябрь 1917 г.). Сведения эти надо считать достаточно проверенными, следовательно случай на Ревельском рейде является весьма сомнительным.

6 июля *Баян* перешел из Лапвика в Моонзунд. Предварительное обследование фарватеров №№ 8, 10 и 12 было выполнено специально высланными для этого тральщиками *Пламя* и *Патрон*, вышедшими из Лапвика в 5 часов 6 июля. Выполнив задание, они обследовали колена *з*, *к* и *л* 45 фарватера и возвратились в Ревель. 10 июля они приступили к повторному обследованию маневренного района, проверив в этот день район между параллеляли 59°43′ и 59°53′ и меридианами 24°46′ и 24°56′. 11 июля *8* и *9*, *Пламя* и *Патрон* вторично проверили южную часть района в тех пределах, в каких она была обследована VI дивизионом 29 мая—1 июня.

Еще раз поступило донесение о появлении подводной лодки в районе к востоку от Центральной позиции, и ничего не оставалось делать, как восстановить систему предварительного обследования фарватеров, проведенных в районе Ревель—Гельсингфорс—Поркалауд. С этого времени глубокосидящие тральщики V и VI дивизионов должны были постоянно находиться в Ревеле, так как надобность в предварительном обследовании могла возникнуть в любой момент. Для больших кораблей, транспортов и пароходов контролировались фарватеры №№ 2*а*, 41 и 35*а*, а для подводных лодок — фарватер № 54. Работы эти были выполнены 13, 16, 19,

24, 26 и 31 июля. Кроме того, тральщики *3* и *8* 18 июля протралили район мерной мили.

14 июля, в связи с появлением в заливе подводной лодки, 3 *богатыря* обследовали фарватеры №№ 8, 10 и 12 и на ночь стали у Харилайда; повторив эту работу утром 15-го, тральщики возвратились в Гангэ. 27 июля перед проходом II бригады линейных кораблей, *Поток-Богатырь* и *Добрыня* протралили шхерный стратегический фарватер на участке от Юссарэ до Лапвика. 11 августа *Добрыня* и *Микула* протралили створы Эре. Накануне VIII дивизиону было приказано, по получении донесений от постов службы связи, убирать сорванные мины, замеченные в районе Эре—Лапвик.

10 июля *217* и *218* произвели очередное обследование фарватеров №№ 15, 18 и 20. 13-го работа была повторена *215* и *218*. 20 июля вместо очередного обследования фарватеров *Прыткий* и *Подвижный* повторили обследование зоны фарватера № 20. 24-го *Подвижный* и *Послушный* из-за свежести ветра обследовали только фарватер № 15. 27-го фарватеры были обследованы *Прытким* и *Подвижным*. В строю находились в это время 4 *сокола*, о чем было сообщено в штаб флота. Распоряжения об обследовании подхода к позиции № 1 сделано не было; объяснялось это, повидимому, отсутствием исправных *циклонов*, вследствие чего, в случае ухода *соколов* на дальнюю работу, в Лапвике не осталось бы миноносцев для очередного обследования фарватеров для подводных лодок. 31 июля *Послушный* и *Резвый* выходили для обследования зоны фарватера № 20, но из-за густого тумана, державшегося на южном берегу, в полдень возвратились в Гангэ, расстреляв по пути плавающую мину. 1 августа те же миноносцы, задержанные до 10 часов туманом, выполнили работу у Дагерорта и поздно ночью возвратились в Гангэ. 3 августа *Подвижный* и *Прыткий* обследовали фарватеры №№ 15, 18 и 20, имея в охране *Лихой*. 7-го должно было быть произведено очередное обследование зоны фарватера № 20, но ни в этот, ни в следующий день погода не позволила работать. 9-го *Послушный* и *Резвый* обследовали фарватеры №№ 15, 18 и 20, а 10-го *Прыткий* и *Послушный* проконтролировали зону Дагерортского створа.

В Рижском заливе продолжалось затишье. Произведенным, с 18 по 20 июня, протраливанием района, в котором 19 августа 1915 г. *Амуром* было поставлено заграждение № 65 (у южного выхода из Моонзунда), ни одной мины обнаружено не было. Работа была выполнена *Капсюлем* и *Крамболом*. С начальником минной дивизии было условлено, что через каждые 20 дней один из трех тральщиков будет становиться на 10 дней в ремонт, благодаря чему в строю всегда должны были находиться 2 тральщика. Но в начале июля, кроме находившегося в ремонте *Груза*, по неизвестным причинам ремонт потребовался и остальным двум тральщикам. Нельзя было оставлять Рижский залив без тральщиков, и 15 июля в Моонзунд перешли высланные туда *14*, *16* и *17*. *Капсюль* и *Крамбол* ушли в Гельсингфорс в ремонт; на них предстояло, кроме того, произвести замену экипажа в соответствии с вынесенным

командами постановлением о переводе на тральщики молодых матросов на смену тем, которые уже третий год работали на заграждениях. В период с 17 до 21 июля VII дивизион производил обследование фарватера Аренсбург—Церель, маневренного пространства и района у Менто, где, как предполагалось, германский гидроплан поставил мины.

VII дивизион находился в работе уже в течение полутора месяцев и он мог протянуть свое пребывание в Рижском заливе лишь до конца июля. После этого наступил опасный период: на всем театре в продолжение полумесяца в строю находилось не более 1—2 мелкосидящих тральщиков. *Богатыри* в счет не шли, так как их лишь очень условно можно было причислять к разряду мелкосидящих тральщиков. 14 июля вступили в строй новые тральщики III дивизиона — *Ударник* и *Защитник*, но из-за некомплекта команды не удавалось приступить к их обучению. Труднее всего было найти кочегаров. Только к 31 июля удалось укомплектовать эти тральщики и начать их обучение; но и после этого на них не приходилось рассчитывать вследствие обнаружения различных технических дефектов; в особенности это относилось к *Ударнику*.

Во второй половине июля, к концу третьего года войны, после долгих хлопот и бесконечных переговоров с заводскими инженерами, удалось, наконец, достроить и вооружить 8 моторных катеров, из которых составился I дивизон катерных тральщиков. Обучать их было некогда. Давно уже их ждали в Моонзунде для того, чтобы очистить Соэлозундский фарватер, и 28 июля дивизион в полном составе вместе с матками (тральщики *7* и *22*) перешел из Гангэ в Рогекюль. 31-го сюда же, для руководства работами, прибыл на *2* начальник I отряда, и уже на следующий день основная задача была выполнена. Выходной створ (фарватер № 38а), на котором в декабре 1916 г. погиб тральщик *Щит*, был протрален на ширину в 6 кабельт., и ни одной мины найдено не было.

Заграждение, стоявшее на фарватере № 38*б*, решено было не разыскивать и не уничтожать, так как взамен фарватера № 38 был проведен измененный фарватер № 39. Моторные тральщики обследовали часть этого фарватера, проходившую в районе Тагалахты, и определили юго-западную границу оборонительного заграждения, поставленного перед входом в бухту. *Груз* и *15*, в разное время прибывшие в Моонзунд и высланные на совместную работу с катерными тральщиками, обследовали остальную часть 39 фарватера от Соэлозунда до мыса Панк. Вслед затем *Припять*, *Груз* и *15* поставили в 9 милях западнее Соэлозунда минное заграждение, под прикрытием которого миноносцы и подводные лодки могли выходить в море по 37 или 39 фарватеру. Произведя в Рогекюле переборку моторов, 9 августа I дивизион вышел в Або, чтобы закончить оставшиеся еще работы по корпусу и механизмам. Матка *22* с 6 катерами перешла в этот день в Гангэ, а матка *7* с двумя катерами отстала в тумане и возвратилась к Вормсу. На следующий день весь дивизион собрался в Або.

III. ОЖИВЛЕНИЕ НА ВСЕМ ТЕАТРЕ И КОНЕЦ ВОЙНЫ

1. Обнаружение заграждений у Эншера, у северного входа в Моонзунд и у входа в Ментелуотто

Август всегда считался излюбленным германцами периодом, в течение которого оживлялась их деятельность в Ирбене. Командование, судившее по многим признакам, имело основания полагать, что и 1917 год не явится в этом отношении исключением, и в дивизии траления в июле прилагались все усилия для ликвидации опасного положения, создавшегося в результате отсутствия достаточного числа мелкосидящих тральщиков. Период этот миновал безболезненно. К середине августа в Рижском заливе находились уже 4 тральщика, *Крамбол*, *Груз*, *Защитник* и *15*, и ожидалось прибытие из ремонта *Капсюля*, а в Финском заливе в течение второй половины августа предполагалось сформировать сводный дивизион из мелкосидящих тральщиков самых разнообразных типов; в его состав должны были войти: *Ударник*, *Минреп*, *Чека*, *17*, *18* и *19*.

25, 28 июля и 4 августа различными постами Ботнического залива были замечены германские подводные лодки, и вскоре после этого начальник охраны Ботнического побережья высказал предположение о вероятности вторичной постановки мин у входов в Раумо и Ментелуотто. Штаб флота хорошо понимал затруднения Киткина, но просил все же выслать на север хотя бы несколько глубокосидящих тральщиков 2-го отряда, чтобы проконтролировать входы в важнейшие порты Ботнического залива. Независимо от того, что эти тральщики были прикреплены к району Ревель — Гельсингфорс, мысль об их посылке в Ботнику была неудачной, потому что в случае обнаружения заграждений на узких шхерных фарватерах этим неповоротливым одновинтовым судам было бы слишком трудно маневрировать с тралами. Киткин ответил, что при первой возможности будут посланы мелкосидящие тральщики. Вместе с тем принимались энергичные меры к скорейшему изготовлению формировавшегося в Николайстадте III дивизиона катерных тральщиков. Решение это было принято, по настоянию Киткина, еще весной, после обнаружения заграждения у входа в Ментелуотто, и для этого были использованы отличные моторные катеры инженерного ведомства.

Осведомленность германцев о расположении шхерных фарватеров неуклонно возрастала, и в середине августа по всплывшим минам было обнаружено заграждение, впервые поставленное на фарватере № 31 (у Эншера), т. е. на том пути, которым пользовались для выхода в Ботнический залив подводные лодки и который служил для непосредственного сообщения морем с районом Николайстадта. Вслед затем тревога почти одновременно возникла и на севере и на юге. 17 августа было обнаружено новое заграждение у входа в Раумо, 22 августа тральщики обнаружили мины у северного входа в Моонзунд, а 23 августа произошел редкий случай с миноносцем *Достойный*. Винт миноносца захватил минреп почти под самой миной, которая тотчас всплыла, но не взорвалась; минреп намотался на винт и при очистке оборвался вместе с якорем и утонул. Осмотр показал, что мина была типа U/C увеличенного

образца. Место обнаружения мины было определено у Себшера в широте 61°32',8 и долготе 21°24', т. е. почти там же, где двумя месяцами раньше VII дивизион уничтожил минную банку.

Обнаруженное *Достойным* минное заграждение было поставлено 2 августа подводным заградителем *U-78*.

Одновременно с усилением заградительной деятельности германцев в Рижском заливе участились налеты гидропланов, а перед тем были получены агентурные сведения о намерении германцев предпринять в русских водах решительную операцию; место и время не указывались, и приходилось ожидать удара в любом направлении.

Еще до получения этих сведений интенсивность траления резко повысилась. Сперва вызвало тревогу сообщение подводной лодки *Тигр*, заметившей 13 августа в районе Дагерортского створа всплывшую германскую мину; лодке не удалось установить, стояла ли мина на якоре или была сорвана. 14-го одной паре *соколов* было приказано обследовать фарватер № 20, а другой паре — место замеченной мины. По пути у *Подвижного* произошло повреждение в машине, и он возвратился в Гангэ; с оставшейся парой начальник дивизиона выполнил обе задачи и мин не обнаружил. Вообще частое обследование Дагерортского створа уже в течение более трех месяцев ни разу не сопровождалось затраливанием мин. В штабе флота, а равно и в дивизии траления полагали, что германцы сами намерены были использовать этот створ в случае начала активных действий в устье Финского залива; вместе с тем считалось, что районом Дагерорта продолжали пользоваться германские подводные лодки, посылавшиеся в Финский залив.

Действительно, 14 августа, вскоре после того как *соколы* прошли Тахкону на W, с того же поста заметили подводную лодку, шедшую на Ost. Можно было предполагать, что это был подводный заградитель, поэтому решено было при первой возможности обследовать всю сеть фарватеров Финского залива. 19-го *Планета, Комета, 3, 9* и *11* обследовали фарватеры №№ 2, 45 и 46;[1] 20 августа, повторив обследование этих фарватеров в обратном порядке, VI дивизион возвратился в Ревель. 21-го *Комета* и *3* обследовали фарватер № 5. *Пламя* и *Патрон* 19 августа обследовали фарватеры № 3, 11 и 12 и фарватер Штапельботен — Тахкона; 20-го, повторив обследование фарватеров №№ 3, 11 и 12, тральщики возвратились в Ревель.

Двукратное или повторное обследование всегда, не исключая и тех случаев, когда оно производилось не сразу, а на другой день, по существовавшей у тральщиков инструкции выполнялось несколько в стороне, на полмили или на милю отступя от оси фарватера, по которой тральщики стремились располагать путь при первом обследовании. При постоянной нехватке тральщиков это был единственный способ, позволявший несколько расширять зоны

[1] Фарватер № 46 представлял собой добавочное разветвление прибрежного фарватера в районе Граcгрунд—Шпитхамн.

фарватеров, которые в силу необходимости приходилось контролировать одной парой или, в лучшем случае, двумя парами тральщиков. Подобным же образом поступили *Поток-Богатырь, Святогор, Добрыня* и *Муромец*. 21 августа они обследовали путь от Лапвика к Вормсу, пройдя точно по оси фарватеров №№ 8, 52 и 12. На ночь они стали на якорь у Харилайда и на следующий день проложили курс в 3 кабельт. западнее оси фарватера № 12. На этот раз, в шир. 59°7′ и долг. 23°1′, в 2 милях от места гибели тральщика *1*, было обнаружено заграждение, которое стояло и в предыдущие дни, но не было обнаружено тральщиками, проходившими 20 и 21 августа точно по оси фарватера; заграждение не оказалось опасным и для миноносцев и транспортов, которые также стремились придерживаться оси фарватера.

Богатыри тотчас, без особого на то приказания, приступили к уничтожению заграждения. Очень скоро выяснилось, что заграждение было поставлено подводным заградителем, и мины, имевшие углубление около 2 *м*, были очень опасны для *богатырей*, осадка которых достигала 2½ *м*. Но положение в Рижском заливе становилось угрожающим, и рассуждать было некогда. С утра 23 августа *богатыри* продолжали работу на заграждении. На этот раз не удалось избежать несчастья, и в 8 ч. 50 м. *Илья Муромец* в шир. 59°6′,3 и долг. 23°1′,5 взорвался на мине и потонул. При взрыве погибло 11 человек. Ввиду израсходования всех тралов дивизион возвратился в Гангэ, предполагая на следующий день вернуться к Вормсу, но Киткин приказал ему остаться в Гангэ. Уничтожение заграждения было поручено начальнику III дивизиона, который 24-го должен был перейти с *Защитником, 18* и *19* к Вормсу и ждать там прибытия I дивизиона катерных тральщиков. Последний все еще не был готов к походу.

Узнав об уходе VIII дивизиона, начальник минной дивизии выслал к месту заграждения *Капсюль* и *Крамбол*, которые 24 августа вытралил там 2 мины. В тот же день прибыл к Вормсу начальник III дивизиона, имевший распоряжение Киткина впредь до прихода катеров проводить, в случае надобности, корабли за тралами, проходя при этом восточнее места гибели *1* и *Муромца*, так как, по результату работ *багатырей*, выяснилось, что мины стояли в районе к W от створа. Прибытие I дивизиона катерных тральщиков ожидалось к 27 августа, но пришли только два катера, *2* и *4*. Начальник III дивизиона не стал ждать остальных и, получив от начальника минной дивизии *Крамбол*, с четырьмя тральщиками и двумя катерами в течение 27 и 28 августа протралил и очистил от мин зону фарватера № 12 на ширину в полмили, обследовав, кроме того, начало фарватера № 11 на 3 мили от бакана.

От Киткина имелось распоряжение протралить, после уничтожения заграждения, весь район между Бесгрундом и Штапельботенским рифом и вокруг Штапельботенского бакана, как это было сделано в 1915 и 1916 г.г., благодаря чему в обоих случаях не оставалось никаких сомнений в том, что заграждение было уничтожено без остатка. Приступив к этой работе 29 августа, начальник III дивизиона получил от Киткина радио с приказанием по оконча-

нии работы на фарватере № 12 немедленно перейти к Эншеру и уничтожить обнаруженное там заграждение.

30 августа Киткин получил от начальника III дивизиона короткую радиограмму о выходе тральщиков на север и счел поэтому, что задание у Вормса было выполнено полностью. На самом деле тральщики успели лишь расширить зону фарватера до полутора миль и вовсе не обследовали «звездочку» и район вокруг Штапельботенского бакана. Начальник минной дивизии, ознакомившись вечером 29 августа с результатом траления, нашел, что выполненных работ для минной дивизии было вполне достаточно, и начальник III дивизиона тут же решил итти к Эншеру.

Соколы 14 августа провели ночь на южном берегу, а 15-го перешли в Лапвик за углем. 16-го *Послушный* на переходе в Гангэ сломал винт, а вслед затем *Прыткий* был сорван с якоря шквалистым ветром и также поломал винт. Вообще аварии миноносцев стали хроническим явлением,[1] и при создавшемся положении уже не приходилось думать о выполнении работ двумя парами; многие работы, как например, обследование подхода к позиции № 1 подводных лодок и обследование фарватеров № 47 и 48, попрежнему оставались невыполненными.

Очередное обследование зоны фарватера № 20 было намечено на 18 августа, но в Гангэ не было доставлено машинное масло, и *Резвому* и *Подвижному* пришлось итти за маслом в Або. 21-го, перед возвращением с моря подводных лодок и перед выходом в море двух других лодок, миноносцы обследовали фарватер № 20 «туда и обратно» и возвратились в Гангэ. 23-го они ушли в ремонт, а на смену им прибыли в Лапвик *212*, *213*, *214* и *217*. Наконец-то в строю находились 4 миноносца, и момент этот решили использовать для обследования фарватеров № 47 и 48. Но у Штапельботена обнаружили заграждение, поэтому *богатырям* было приказано обследовать прибрежный фарватер от Штапельботенского бакана до Дагерорта, так как *циклоны* должны были возвратиться по фарватеру № 20. По состоянию погоды эту работу удалось выполнить только 27 августа; на ночь 3 *богатыря* стали у Хогенхольма, а на следующий день они обследовали фарватер в обратном направлении и 29-го возвратились в Гангэ. Впервые с начала войны командующий флотом со всем штабом перешел на *Кречете* в Моонзунд. 28-го *Кречет* должен был возвратиться в Ревель через Лапвик, но заграждение у северного входа в Моонзунд еще не было уничтожено, поэтому утром 27 августа штаб флота радиограммой, адресованной непосредственно начальнику I дивизиона, приказал обследовать фарватеры №№ 52 и 12 и стать на якорь у Рукерага (у подхода к Рогекюлю). В дальнейшем дивизион должен был провести *Кречет* за тралом.

Шел уже четвертый год войны, но штаб флота все еще не расширил своих познаний в области траления. После нескольких

---

[1] 3 августа *216* и *218* на переходе из Гельсингфорса в Лапвик поломали винты близ Эспшера и, за отсутствием свободных доков, вошли в строй только в сентябре.

недоразумений однородного характера Киткин послал в 1916 г. в штаб флота таблицу фарватеров, имевшую две графы; в первой был проставлен род трала, который можно было применить на данном фарватере, а во второй графе указывалось, какие именно тральщики могли работать данным тралом на данном фарватере. В критический момент об этой таблице на *Кречете* позабыли.

I дивизион не принял радио штаба флота, и благодаря этой счастливой случайности удалось, наконец, обследовать новый выход из Эре по фарватерам № 47 и 48. Штаб флота, узнав из проходящего радио о выходе миноносцев на работу, послал им вторую радиограмму с приказанием после обследования фарватеров №№ 47, 48 и 20 прибыть в Рогекюль. Но I дивизион не принял и этого радио и, выполнив задание Киткина, к вечеру возвратился в Лапвик.

Несмотря на тревожное положение в Моонзунде, Киткин, не имея в своем распоряжении ни одного миноносца и ни одного тральщика, принужден был оставаться в Гельсингфорсе. Приняв обе радиограммы, адресованные I дивизиону, Киткин понял, что требовалось срочно провести из Моонзунда в Лапвик какой-либо большой корабль, поэтому вечером 27 августа он приказал I дивизиону 28-го обследовать фарватер № 52 до шир. 59°10′, т. е. до линии 22-метровых глубин, после чего Нуккэ-Вормским фарватером итти к Рукерага. В штаб флота было донесено о сделанном распоряжении и о том, что, по характеру глубин, миноносцы не могли работать щитовыми тралами на фарватере № 12.

Миноносцы, задержанные в Лапвике приемкой угля, в 16 ч. 30 м. 28 августа вышли в море, обследовали фарватер № 52 до назначенного пункта и в 21 час. прибыли к Рукерага. По сигналу с *Кречета* они тотчас же вышли с ним в море и на траверзе Вормса получили приказание поставить тралы и провести *Кречет* до Лапвика. Начальник дивизиона на *212* в темноте приблизился к борту *Кречета* и тщетно пытался объяснить, что приказание было невыполнимым. В результате сложных переговоров произошло новое недоразумение, и помощник флаг-капитана понял, что миноносцы по каким-то причинам вообще не могли тралить, и в 5 ч. 30 м. 29 августа *Кречет* прибыл в Лапвик в сопровождении миноносцев, совершивших весь переход без тралов. Впоследствии выяснилось, что недавно назначенный флаг-офицер не доложил флаг-капитану о полученной от Киткина радиограмме, пояснительная же таблица так и не была найдена и ее пришлось заменить новой.

Как будет видно из дальнейшего изложения, переход *Кречета* мог закончиться катастрофой, если бы он случайно уклонился на несколько кабельтов к W от фарватера № 12.

2. Обнаружение заграждения на прибрежном фарватере. Новое заграждение у Штапельботена

В связи с предстоявшим выходом дредноутов для практического маневрирования, *Планета* и *Патрон* были высланы 27 августа для обследования северной части маневренного района и фарватера № 35*а*. Выполняя эту работу, тральщики в шир. 59°49′ и долг. 25°5′

затралили мину, но из-за свежей погоды не смогли установить ее тип. На следующий день, когда мину подняли, подтвердилось предположение о том, что это была инженерная мина, снесенная из опасного района № 43. 29-го *Пламя* и *Патрон* еще раз обследовали маневренный район, а также фарватер Ревель — Гельсингфорс.

В связи с получением сведений о готовившейся германской операции, были приняты меры для поддержания в исправности Передовой и Центральной позиций, и Киткину было приказано вести работы с таким расчетом, чтобы в любой момент можно было выделить не менее 8—10 тральщиков для обследования Передовой позиции. Главная надежда возлагалась в этом отношении на I и VIII дивизионы. Обследование Центральной позиции и фарватера № 35*а* производилось VI дивизионом 31 августа и 3—6 сентября; 6-го были также обследованы фарватеры №№ 2*а*, 41*б* и 41*в*.

На 2 сентября был назначен переход *Славы* из Лапвика в Моонзунд, но из-за свежей погоды, препятствовавшей тралению, переход состоялся 3 сентября. Накануне 4 *богатыря* обследовали фарватеры №№ 8, 52 и 12, утром 3-го они встретили *Славу* у Штапельботенского бакана и провели ее за тралом до Вормса. В 15 часов тральщики возвратились в Гангэ.

Не дождавшись в продолжение двух дней из-за шторма обследования фарватеров № 47, 48 и 20, подводные лодки вышли в море, получив от начальника I дивизиона прокладку пути, который был пройден с тралами 27 августа. 7 сентября *214* и *215* из-за свежей погоды смогли обследовать только фарватер № 47; остальные 3 миноносца при съемке со швартовов намотали на винты перлини и не смогли выйти в море. 8 сентября *212*, *213* и *217* обследовали «туда и обратно» Дагерортский створ.

В Рижском заливе обстановка попрежнему была очень тревожной, и Киткин принимал все меры к тому, чтобы в распоряжении начальника минной дивизии всегда находилось не менее 4 мелкосидящих тральщиков. 2 сентября, когда *Капсюль* вышел из строя, из Ревеля были высланы *14* и *17* с приказанием обследовать по пути прибрежный фарватер № 45 (за исключением колен *ж* и *з*). Выполнив эту работу, тральщики к вечеру прибыли в Рогекюль. В ближайшие дни предполагалось сосредоточить в Рижском заливе весь VII дивизион, так как считалась очень вероятной постановка заграждения на Ирбенской позиции (с целью затруднить маневрирование русских кораблей и предохранить германские тральщики от обстрела при прорыве германцев через Ирбен). Не менее вероятной считалась повторная постановка заграждения у северного входа в Моонзунд, если не на том же месте, где погиб *Муромец*, то немного севернее, в районе Штапельботенского бакана. Судя по всему, германцы располагали большим числом подводных заградителей, и деятельность их должна была резко повыситься, если германцы действительно намеревались приступить к выполнению решительной операции. На этом основании решено было возобновить применявшееся в 1916 г. ежедневное обследование «звездочки», т. е. фарватера № 12 и от Штапельботенского бакана по 3 мили по фарватерам №№ 52, 11 и 45*ж* и на Тахкону. С этой целью *Запал* и *Минреп* 6 сентября должны

были перейти к Вормсу, а из Ревеля 5 сентября предполагалось выслать *8* и *11*.

Переход тральщиков *8* и *11* был использован для повторного обследования прибрежного фарватера. По состоянию погоды работу удалось выполнить только 7 сентября. Но и в этот день было свежо, и когда тральщики, убирая трал у Нуккэ-Вормса, обнаружили в нем мину, то осталось лишь высказать предположение о том, что заграждение стояло в районе между Балтийским портом и Шпитхамном и, вероятнее всего, — у Грасгрунда, так как здесь буйки трала стали особенно часто нырять под воду. Для осмотра всплывшей в трале мины была спущена шлюпка. Мина за № 45098 оказалась поставленной подводным заградителем увеличенного типа; при очистке трала мина взорвалась и разбила шлюпку; на ней был один контуженный.

В штабе дивизии траления полагали, что заграждение у Грасгрунда было поставлено в промежуток времени между 2 и 7 сентября. Допускалось также, что заграждение могло быть пропущено 2 сентября при обследовании прибрежного фарватера одной парой. Первое предположение оказалось правильным. По германским данным подводный заградитель *UC-58* поставил заграждение 6 сентября.

Всего было поставлено 17 мин двумя банками (9 и 8 мин). Углубление мин было 3,5 *м*. Место заграждения показано «в районе Балтийского порта».

Прибрежный фарватер был закрыт для плавания, но не прошло и часа, как миноносец *Внимательный*, не сообщая никаких подробностей, объявил об обнаружении им минного заграждения у Штапельботенского бакана. Киткин, зная, что только 29 августа весь район вокруг бакана был протрален III дивизионом, отнесся к этому сообщению с некоторым недоверием, но все же сделал ряд распоряжений. Тральщики *8* и *11* получили приказание обследовать прибрежный фарватер на участке от Нуккэ-Вормса до Шпитхамна. Тральщики *15* и *16*, по пути в Моонзунд, должны были обследовать морской путь по фарватерам №№ 2, 3, 11 и 12. *Богатырям* надлежало проконтролировать фарватеры №№ 7, 8, 9, 10*а* и 10*в*, а также курс 50° от шир. 59°12′ и долг. 22°58′ до начала фарватера № 7. Начальнику III дивизиона, уничтожавшему заграждение у Эншера, было отменено прежнее распоряжение, согласно которому ему надлежало проконтролировать вход в Раумо и уничтожить заграждение у Ментелуотто, и приказано было со всеми тральщиками и катерами тотчас после окончания работы у Эншера перейти в Моонзунд.

Задачи, порученные *богатырям* и *8* и *11*, 8 сентября были выполнены; мин нигде не было обнаружено. Итоги этих работ, с одной стороны, подтвердили догадки о том, что обнаруженное накануне заграждение находилось в районе к востоку от Шпитхамна, а с другой стороны, усилили сомнения относительно справедливости донесения миноносца *Внимательный*. Тральщики *15* и *16*, по оплошности начальника 2-го отряда, ушли в Моонзунд порознь, и морской путь в Моонзунд остался необследованным. В штабе флота, извещенном Киткиным о вызове начальника III дивизиона

на S, возникла тем временем сильная тревога, показателем которой явилась телеграмма, полученная 8 сентября Киткиным за подписью Черкасского: «Скоро ли начальник III дивизиона прибудет к Моонзунду?» И действительно, сообщение с Моонзундом было прервано, и потребность в тральщиках повсюду возросла. Если германские подводные заградители научились прорываться через минные поля и сети Передовой позиции, то с таким же успехом они могли этого добиться и в Ирбене, поэтому тральщикам, находившимся в распоряжении начальника минной дивизии, приходилось теперь контролировать не только Ирбенскую позицию, но и южный вход в Моонзунд, который решено было протраливать ежедневно. Мера эта в свое время была оправдана.

9 сентября стало известно, что донесение *Внимательного* было вызвано взрывом парохода *Вимс*, погибшего в расстоянии около 2 кабельт. на SW от Штапельботенского бакана. В то же время выяснилось, что начальник III дивизиона не протралил район Штапельботена, как это было ему приказано 24 августа. Впрочем *Вимс* мог попасть на новое, только что поставленное заграждение, и, наконец, не исключалась возможность того, что он был взорван торпедой. Оставалось лишь проверить справедливость мнения командира *Внимательного*. Не надеясь на успех работы одной парой тральщиков и не желая посылать в опасный район глубокосидящие тральщики *8* и *11*, Киткин просил начальника минной дивизии прислать им в помощь 2 мелкосидящих тральщика с тем, чтобы они шли впереди *8* и *11* и проконтролировали фарватер № 12 более широкой полосой. Были присланы *Капсюль* и *15*, но 10 и 11 сентября было слишком свежо, а 12-го начальник V дивизиона с четырьмя тральщиками обследовал «звездочку», но мин не обнаружил. Вновь возникло предположение о том, что *Вимс* был атакован подводной лодкой, но впоследствии выяснилось, что узкая полоска в 1—2 кабельт., захватывавшаяся тралами при обследовании узкостей и входов в гавани, легко могла явиться источником недоразумений.

Тральщики *Защитник*, *18* и *19* с двумя моторными катерами 31 августа прибыли в Або для пополнения запасов. К прежним затруднениям с керосином добавилось отсутствие бензина, и только к вечеру 3 сентября начальник III дивизиона с 3 тральщиками и 4 катерами прибыл в Эншеру. Произведенным с катеров осмотром заграждения были обнаружены одна мина под водой и три мины на поверхности; одна из них была разоружена. Это была мина хорошо уже знакомого увеличенного образца U/C. К вечеру 4-го к Эншеру прибыли еще 3 катерных тральщика с базой 7. В этот день было свежо, и работали только *18* и *19*. 5-го из-за штормовой погоды пришлось уйти в Або, 6-го тральщики оставались в Нюстаде, а в течение 7 и 8 сентября заграждение, состоявшее из 7 мин, было уничтожено, и фарватер № 31 был открыт для плавания. Катеры потребовали ремонта, и только 13 сентября удалось перейти со всеми судами в Лапвик.

Подводный заградитель *U-78* 1 августа поставил у Эншера (Энскера) 9 мин, следовательно в течение месяца, протекшего со дня постановки, 2 мины оказались сорванными.

Для поисков заграждения, обнаруженного 7 сентября на прибрежном фарватере, предполагалось выслать VII дивизион в полном составе, но у *14* и *17* опять потекли трубки, и вообще ветхие корпуса и механизмы тральщиков VII дивизиона, совершивших множество трудных походов и участвовавших в уничтожении десятка минных заграждений, начали быстро разваливаться. Не одна сотня жизней русских моряков была спасена самоотверженной работой этих маленьких кораблей. Впрочем к концу войны не было в дивизии траления ни одного тральщика, который не участвовал бы в этом ответственном деле.

13 сентября тральщикам *15* и *16* удалось выяснить, что заграждение было поставлено у Грасгрунда, почти в том же самом месте, где в 1916 г. в *Фугас* попала первая торпеда. На фарватере № 45д, в шир. 59°19′ и долг. 23°49′, были вытралены и расстреляны две германских мины. Киткин решил воспользоваться предстоявшим прибытием тральщиков от Эншера для получения решительных результатов на прибрежном фарватере, который он предполагал протралить соединенными усилиями шести тральщиков и восьми катеров на ширину в одну милю, и только после этого Киткин считал возможным открыть этот фарватер для плавания. Однако, сосредоточить силы пришлось прежде всего у Штапельботена, а не на прибрежном фарватере. Повторив 13 сентября обследование «звездочки» и опять не обнаружив мин, начальник V дивизиона, находясь в полдень с четырьмя тральщиками у Штапельботенского бакана и направляясь к Вормсу, поторопился дать по морским силам радиограмму, составленную по обычной, знакомой всему флоту форме: «Северный вход в Моонзунд обследован тралами. Мин не найдено». Но уже через 25 минут начальнику V дивизиона пришлось дать срочную радиограмму о закрытии фарватера № 12, потому что *Запал* и *Капсюль*, пройдя несколько западнее бакана, затралили мину невдалеке от места гибели *Вимса*.

14-го *8* и *11*, по просьбе начальника минной дивизии, были высланы в Куйвасто для систематического протраливания южного входа в Моонзунд. Катеры I дивизиона еще раз доказали свои отличные мореходные качества, и, несмотря на свежую погоду, 4 катера с *19* и *Защитником* перешли из Лапвика в Рогекюль. На этом и закончились успехи катеров, у которых постоянно портились моторы, и все остальные работы были выполнены почти без всякого их участия.

15-го начальник III дивизиона приступил к работе у Штапельботена, имея в своем распоряжении 7 тральщиков — *14*, *15*, *16*, *17*, *19*, *Запал* и *Капсюль*. Поблизости от бакана затралили еще одну мину, а несколько мористее бакана была усмотрена подводная лодка, находившаяся в полупогруженном положении и наблюдавшая за действиями тральщиков. 16-го на работу выходили *Запал*, *15*, *16* и *17*. В 11 ч. 10 м. вновь наблюдалась подводная лодка, о чем с тральщиков была дана открытая радиограмма. В 15 часов сильная волна заставила прервать работу, но 17-го она была доведена до конца. На этот раз тральщики в точности выполнили задание, и протралены были вся зона фарватера № 12 и район в 30 кв.

миль вокруг Штапельботенского бакана. С учетом мины, на которой 7 сентября взорвался *Вимс*, у бакана, в расстоянии от 2 до 5 кабельт. к SW стояло всего 3 мины. Вероятнее всего, что это была вторая минная банка, поставленная одновременно с тем заграждением, на котором взорвался *Муромец*; банка эта могла долго оставаться необнаруженной, потому что корабли в этом месте проходили вплотную к бакану и только *Вимс* случайно уклонился к западу.

В пользу этого предположения говорит общее число мин (10), поставленных 20 августа подводным заградителем *UC-59*; оно совпадает с числом мин, зарегистрированным тральщиками за время работ 22—28 августа и 15 и 16 сентября.

18-го было свежо, а 19-го начальник III дивизиона со всеми исправленными тральщиками вышел на прибрежный фарватер и затралил у Грасгрунда еще одну мину. 20-го работать было невозможно, а 21-го, при участии *15*, *16*, *17*, *19* и *Запала*, были найдены последние 3 мины, и фарватер № 45, *г*, *д* и *е*, протраленный широкой полосой, был открыт для плавания. Из-за свежей погоды у остовой вехи у Дирхамна пришлось оставить трал с двумя всплывшими минами, и впредь до их уборки плавание от Шпитхамна до Нуккэ-Вормса допускалось только в дневное время. Вместе с миной, затраленной 7 сентября глубокосидящими тральщиками *8* и *11*, у Грасгрунда было зарегистрировано 7 мин.

Ввиду неясности упоминавшихся выше германских данных (операция *UC-58* 6 сентября) не представляется возможным судить о действительном числе стоявших здесь мин. В общей сложности за промежуток времени в 26 дней, с 27 августа по 21 сентября, в течение 11 рабочих дней были уничтожены 4 минных банки, насчитывавшие 24 мелкопоставленных мины. Особенно опасными были мины, вытраленные у Грасгрунда; одна из них, имевшая углубление менее 2 *м*, была замечена у самого борта *16*, и тральщик был спасен от гибели лишь благодаря искусному маневрированию командира. Работа выполнялась при сильной качке.

В период одновременного закрытия для плавания 12-го и прибрежного фарватеров для сообщения с Моонзундом оставался один лишь Нуккэ-Вормский фарватер, и для связи этого прохода с системой морских фарватеров был проведен фарватер № 55; однако, за отсутствием свободных тральщиков, этот фарватер удалось обследовать только 25 сентября.

Долгое время не удавалось обследовать Передовую позицию. Для этого предполагалось выбрать свободный промежуток времени, когда миноносцы не были заняты обследованием фарватеров для подводных лодок, но сентябрь изобиловал штормовыми погодами.

13-го двум *соколам* удалось обследовать «туда и обратно» фарватер № 47, предназначавшийся также для выхода подводных лодок в свой квадрат, который был им назначен впереди Передовой позиции на случай появления германского флота в устье Финского залива. В ночь на 14 сентября в узле фарватеров №№ 8 и 9 были замечены огни, поэтому 14-го VIII дивизион об-

следовал выходы из Гангэ и Лапвика и фарватер № 10*а*, сделав, кроме того, 3 поперечных галса на Передовой позиции.

15 сентября, несмотря на неблагополучную погоду, 8 миноносцев I и II дивизионов, разделившись на две группы, сделали на Передовой позиции 6 галсов. 16-го 4 *богатыря* сделали еще 3 галса и на возвратном пути обследовали вход в Гангэ. Оставалось сделать последние 6 галсов в южной части позиции. 19-го, при свежем северном ветре, VIII дивизион протралил створы Эре, а I дивизион обследовал фарватер № 47. До конца сентября делались две неудачных попытки выйти на Передовую позицию, и только 1 октября *Прыткий*, *Подвижный*, *Резвый* и *Ретивый*, воспользовавшись улучшением погоды, быстро закончили работу. Несмотря на все затруднения, позиция была обследована именно к тому моменту, когда прекратился штормовой период и когда германцы могли предпринять ее форсирование.

23 сентября *8* и *11* ушли в Ревель в ремонт. По пути им удалось обследовать фарватеры №№ 3 *а*, 5 и часть 2-го. 25 сентября *Пламя* и *Патрон* обследовали фарватер № 2, а *Микула* и *Минреп* — фарватеры №№ 8, 7 и 55. Тральщики *3* и *9*, обследовав фарватеры №№ 3*б* и 11, прибыли в Моонзунд на смену *8* и *11*. В тот же день *18* и *19*, перед уходом из Моозунда, обследовали фарватер № 12, после чего с 4 катерами перешли в Гангэ. *18* и *19* ушли в ремонт, а в Гангэ сосредоточился весь I дивизион катерных тральщиков. II дивизион катерных тральщиков все еще не был выпущен с завода. Для систематического обследования северного входа в Моонзунд в Рогекюле остались *Запал*, *Минреп* и *24*, прибывший туда 20 сентября; *3* и *9* также привлекались к этой работе, которой придавалось первостепенное значение, так как германская подводная лодка, наблюдавшаяся 15 и 16 сентября, несомненно успела уже донести германскому командованию о работе тральщиков у Штапельботена, и со дня на день следовало ожидать новой постановки заграждения.

26 сентября *16* и *17* расширили зону прибрежного фарватера на участке между Балтийским портом и Шпитхамном и обследовали путь от Шпитхамна к Штапельботенскому бакану (фарватер № 45 *ж*). Вслед затем почти все мелкосидящие тральщики (за исключением *капсюлей*, *Минрепа* и *Ударника*) поступили на ремонт, но остальные дни, протекшие до начала Моонзундской операции, не ознаменовались в Финском заливе никакими событиями, и германские заградители не проявили здесь своей деятельности.

В районе Ревель — Гельсингфорс одно время оставались лишь *Пламя* и *Патрон*. 1 октября они обследовали фарватер № 35. В тот же день вступившие в строй *8* и *Планета* обследовали фарватеры №№ 2 *а* и 54. *Запал* по пути в Гельсингфорс уничтожил у Дирхамна одну мину, а другая мина оказалась выброшенной на берег. *Пламя* и *Патрон* 2 октября обследовали фарватеры №№ 42, 43 и 8 и стратегический фарватер Лапвик — Поркалауд, а *Планета* и *8* проконтролировали фарватеры №№ 44, 11 и 12 и пришли в Рогекюль в помощь *3* и *9*. «Звездочка» была обследована 3, 4, 6, 7,

9, 10 и 11 октября. 4 октября для участия в этой работе прибыл из Ревеля *11*, а *9* 6-го ушел для чистки котлов.

Задача миноносцев упростилась, так как с наступлением осенних непогод подводные лодки перестали пользоваться 48 фарватером, и контролировать приходилось только Дагерортский створ и фарватер № 47. Обследование фарватера № 47 1 октября произвели *216* и *218*. 2 октября II дивизион выходил на 20-й фарватер, но вследствие плохой видимости стал на якорь у Лехтмы, где и оставался в течение трех дней; 5-го пришлось возвратиться в Лапвик для пополнения запасов угля. 7-го дивизион вышел на работу, но из-за неблагоприятной погоды опять стал у Лехтмы и только 9-го обследовал фарватер № 20 «туда и обратно». 10 и 12 октября *богатыри* протралили для подводных лодок створы Эре, а 11 октября II дивизион обследовал «туда и обратно» фарватер № 47. При этом в 10 ч. 30 м., находясь на 47 фарватере, миноносцы видели на NW в 20 милях цеппелин, шедший курсом N; через 10 минут цеппелин, вышедший из облаков, наблюдался вторично, на том же курсе. Повидимому германцы, приступая к Моонзундской операции, производил разведку в Або-Оландском районе, занимавшем фланговое положение по отношению к морским силам, которые прорывались через Ирбен.

3. Участие тральщиков в обороне Моонзунда

В то время как морские силы Рижского залива готовились к последнему бою, в Гельсингфорсе были приняты энергичные меры для ускорения ремонта тральщиков. К утру 12 октября в Моонзунде находились *Капсюль*, *Крамбол*, *Груз*, *Планета* и *3*, *8* и *11*; к вечеру в Рогекюль прибыли *Ударник*, *Минреп* и 4 катерных тральщика с базой *7*. В Гангэ находились *216* и *217*, *Прыткий*, *Подвижный*, *Резвый*, *Ретивый* и 4 *богатыря*. В Гельсингфорсе оставались *Пламя* и *Патрон*, на которые и были возложены все работы в районе Ревель — Гельсингфорс. К 14 октября ожидалось вступление в строй четырех миноносцев и четырех мелкосидящих тральщиков; миноносцы должны были перейти в Гангэ, а *Запал*, *Чека*, *18* и *19* — в Рогекюль. 16-го должны были вступить в строй еще несколько тральщиков, и за все время войны в дивизии траления никогда не было одновременно столь большого числа тральщиков, как в эти решительные дни.

15 октября Киткин с походным штабом ушел на *Подвижном* в Куйвасто. К этому времени события стали разворачиваться быстрым темпом, и тральщикам, сосредоточенным в большом количестве в Моонзунде, очень мало пришлось работать в Рижском заливе. Ежедневно протраливался южный выход из Моонзунда, и перед каждым проходом кораблей работа эта повторялась, так как тральные работы германцев с 12 октября быстро подвинулись вперед, и прорыв всякого рода заградителей становился весьма вероятным. Все же, когда 15 октября в 13 ч. 30 м. в трале дежурной пары взорвалась мина, это явилось некоторой неожиданностью. Произошло это на параллели Кюбассара на глазах у команды ли-

нейного корабля *Гражданин*, высланного из Куйвасто к Церелю. Трал был перебит взрывом, и в ожидании замены его новым тралом линкору пришлось около получаса простоять с застопоренными машинами. Пройдя после этого 10 миль за тралом, линкор отпустил тральщик и полным ходом ушел к Церелю.

После случая с *Авророй*, проведенной в 1916 г. через заграждение, это был наиболее яркий эпизод, характеризовавший деятельность дивизии траления. Из таблицы 3-й видно, что вопрос о той

ТАБЛИЦА 3

Потери русских на германских минах заграждения во время мировой империалистической войны 1914—1917 гг. на Балтийском театре

	Взорвались на германских минах	
	В районах, находившихся в ведении начальника дивизии траления	В районах, не находившихся в ведении начальника дивизии траления, а также при всякого рода нарушениях системы предварительного обследования.
В шхерах, у входов в базы и на позициях	Заградитель *Ладога* Пароход *Вимс*	Портовый пароход *Вормс*. Эсминец *Охотник* (поврежден). При вторичном взрыве погиб. Эсминец *Украйна* (поврежден). Пароход *Пилот*. Эсминец *Доброволец*. » *Донской Казак* (поврежден). Эсминец *Лейтенант Бураков*. Гидрографическое судно *Юг*. Пароход *Шифтен*. 3 иностранных парохода.
В открытом море		Броненосный крейсер *Рюрик* (поврежден). Эсминец *Забияка* (поврежден). 2 иностранных парохода.

или иной системе управления тралением имел не меньшее значение, чем вопрос о применении той или иной системы траления. В районах, находившихся в непосредственном ведении Киткина, взорвались *Ладога* и *Вимс*, причем взрыв *Ладоги* произошел в результате общей непредусмотрительности командования и начальника дивизии траления, своевременно не организовавших предварительного траления в шхерах, а в случае с *Вимсом* имело место сочетание неблагоприятных случайностей (периодическое обследование фарватера узкой полосой и уклонение парохода от оси фарватера в том районе, где, по теории вероятности, этого не должно было произойти). В районах, не находившихся в ведении начальника дивизии траления, а также при наличии причин, не зависевших от начальника дивизии траления, произошло 17 аварий на минах. Случаи взрывов тральщиков сюда не включены. Не учтены здесь

также случаи взрыва на плавающих минах, как непоказательные в вопросе об успешности траления. Авария *Забияки* условно приписана взрыву на одной из минных банок, разбросанных в районе к западу от Дагерорта.

Из общего числа 19 аварий большинство (15) произошло в шхерах и узких проходах, в пределах которых мореплавание было стеснено всякого рода препятствиями. К этой же категории следовало бы, в сущности, отнести и случай с *Рюриком*, который, по навигационным соображениям, должен был придерживаться района Гогланда. Взрывы двух голландских пароходов (20 августа 1914 г.) произошли при особых условиях, и один лишь сомнительный случай с *Забиякой* может быть отнесен к категории аварий, происшедших в открытое море.

Следовательно район плавания также имел существенное значение, и в шхерах и в узкостях «процент попадания» был неизмеримо выше, чем в открытом море. В узкостях выполняла свое назначение одна мина из пятнадцати, а в открытом море — не более чем одна мина на 2000.

Возвращаясь к описанию событий, надо заметить, что в отношении кампании 1917 г. и в особенности в отношении Моонзундской операции по части траления имеется много пробелов, частично восполненных либо по личным воспоминаниям автора, либо по опросу других участников войны, произведенному еще в октябре и в ноябре 1917 г. Все же могут встретиться некоторые неточности в датах тех или иных событий, относительно которых не сохранилось официальных документов.

16 октября линейный корабль *Гражданин*, встреченный тральщиками на Вердерском створе, был проведен ими на рейд Куйвасто. В тот же день, по приказанию начальника морских сил Рижского залива, *Капсюль*, *Крамбол* и *Груз* с тремя катерными тральщиками, имея в охране три миноносца, выполнили десантную операцию в бухте Воксхольм, в районе Кюбассара, с целью отогнать германские части и оказать поддержку отрядам, отходившим с запада к юго-восточному побережью Эзеля. Высаженный с тральщиков отряд в составе 35 охотников, из экипажей тральщиков, при поддержке судовой артиллерии рассеял отряд германской пехоты (около 150 человек).

Выполнив задачу, десант без потерь вернулся на тральщики. Огонь двух германских полевых орудий и одного тяжелого орудия, открытый с берега по тральщикам, был подавлен огнем судовой артиллерии и 150-*мм* батареи Моона. Находившиеся в охране *Деятельный*, *Дельный* и *Резвый* были высланы в дозор в район к S от Кюбассара, причем *Деятельный* был безрезультатно атакован подводной лодкой. К вечеру весь отряд возвратился на рейд Куйвасто. В работе Ф. Чишвица «Захват балтийских островов Германией в 1917 г.» этот эпизод (стр. 76) в части, касающейся мнимого успеха германской полевой артиллерии, освещен неправильно. Тральщики и миноносцы отошли от берега, так как уже некого было в этом районе эвакуировать.

17 октября, когда начался налет германских самолетов на рейд

Куйвасто, все находившиеся здесь тральщики, по общему сигналу старшего на рейде, направились на N. *Подвижный* снимался с якоря в то время, когда *Слава* шла на S, навстречу германским дредноутам. Миноносец пошел в Рокегюль за углем. Здесь Киткин оказался старшим на рейде и регулировал все вопросы, связанные с эвакуацией порта и пловучих средств.

18 октября сосредоточенные в Моонзунде мелкосидящие тральщики были посланы к Моону, чтобы совместно со сторожевыми кораблями и мелкосидящими заградителями эвакуировать с острова войска. Тральщикам было приказано возвратиться к 16 часам к Харилайду, где стояли большие корабли, с которыми начальник бригады крейсеров предполагал вечером выйти в Лапвик. Но тральщики пришли к Харилайду лишь около 19 часов, так как несмотря на энергичные действия тральщиков, операция у Моона сильно затянулась. *Груз, Капсюль, Ударник* и *Минреп*, подойдя к северному берегу острова, приняли на борт более 400 человек. При этом тральщики подверглись обстрелу с германских миноносцев, внезапно приблизившихся со стороны Шильдау. *Минреп* был засыпан градом снарядов, но не получил ни одного попадания и благополучно отошел от берега. Миноносцы были вскоре отогнаны огнем с *Хивинца*.

18 и 19 октября Киткин имел ряд совещаний с начальником морских сил Рижского залива относительно наилучшего способа отхода больших кораблей из Моонзунда. Начиная с 14 октября тральщики 2-го отряда ежедневно, а иногда и два раза в день контролировали «звездочку», и хотя мин ни разу не было обнаружено, считалось несомненным, что германцы примут все меры, чтобы затруднить кораблям отступление из Моонзунда. Со стороны дивизии траления были сделаны все необходимые приготовления. 15 октября II дивизион обследовал фарватер № 10, а VIII дивизион — вход в Лапвик. 16-го *Пламя* и *Патрон* протралили Суропский проход, а *соколы* обследовали фарватер № 52. 18-го вступившие в строй *9* и *17* проконтролировали прибрежный фарватер от Суропа до Штапельботена. Против ожидания нигде не было обнаружено мин, и, в конце концов, было решено, что главная опасность должна была угрожать у Штапельботена, после чего оставалось лишь принять меры охраны против атак подводных лодок.

В связи с предупреждением начальника службы связи о готовившемся форсировании Передовой позиции отход кораблей из Моонзунда должен был состояться не позднее 19 октября. В результате совещания с Киткиным решено было до Штапельботенского бакана итти в сумерках и пересечь залив в темноте. Независимо от производившегося дважды в день обследования северного выхода из Моонзунда решено было образовать сводный дивизион из восьми тральщиков, которые за час до съемки с якоря больших кораблей должны были протралить четырьмя парами фарватер до Штапельботенского бакана и обставить его тральными вешками, чтобы корабли могли пройти точно по протраленному фарватеру. Итти непосредственно за тралами (до выхода на

52-й фарватер) считалось небезопасным, так как германские подводные лодки, осведомленные о произведенном уничтожении заграждения, могли поджидать корабли в районе между Вормсом и баканом, если действительно германцы во всех тонкостях продумали свой план окружения.

Расчет времени был произведен достаточно точно, но или тральщики несколько замешкались или корабли поторопились со съемкой, и головной корабль *Баян* догнал тральщики в расстоянии около 1 мили от бакана. Зная, что при произведенном недавно обследовании мин обнаружено не было, и не желая уменьшать скорости хода из опасения атак подводных лодок, на *Баяне* предпочли обогнуть тральщики справа. Вскоре после этого, в сгущавшихся сумерках, трал третьей пары задел за какой-то предмет, и тральщики остановились, не будучи в состоянии сдвинуться с места. Тотчас на тральщиках раздались тревожные свистки, извещавшие корабли об обнаружении мин. В это время *Баян*, имевший тральщики на левом траверзе, подходил уже к бакану.

Заметив происшедшее на тральщиках замешательство, на *Баяне* приняли смелое решение прорваться через заграждение без помощи тральщиков. Крейсер, а за ним и остальные корабли,[1] круто повернули вправо, прошли несколько миль, примерно, по фарватеру № 11, а затем, потеряв веру и в тральщики и в фарватеры, повернули к банке Аякс, пройдя, примерно, посередине между осями фарватеров №№ 7 и 52. Путь отряда расположился в пределах маневренного пространства Передовой позиции, с большими перерывами обследованного тральщиками в период с 14 сентября по 1 октября.

Неизвестно, чем кончился бы маневр *Баяна*, если бы препятствие, обнаруженное тральщиками, действительно являлось минным заграждением. Если это были мины, то они могли быть поставлены не ранее чем за несколько часов до похода кораблей, иначе они были бы обнаружены при утреннем обследовании фарватера № 12. В том, что подводный заградитель мог поставить мины именно в течение этого опасного промежутка времени, ни у кого, в сущности, никаких сомнений не было, и вся организация похода кораблей, покидавших Моонзунд, и была основана на вероятности подобного предположения. Но все обстоятельства, при которых произошел инцидент у Штапельботена, заставляют предполагать, что причиной задержки тральщиков явилось задевание трала за надстройки парохода *Вимс*, затонувшего на 20-метровой глубине. 12 сентября, при обследовании фарватера № 12, в том же районе был порван трал, имевший углубление 30 фут. (9,1 *м*). Предполагалось обвеховать место гибели парохода, но так как этого не успели сделать, то при всех последующих работах тральщики предпочитали тралить на глубину 20 фут (6,1 *м*). 19 октября, зная, что траление производилось для больших кораблей, тральщики поставили 30-футовые оттяжки и затралили пароход, о котором все

---

[1] В этом походе принимали участие 1 линейный корабль, 3 крейсера, 3 канонерских лодки, 2 заградителя и 20 эскадренных миноносцев.

уже успели позабыть. Нырявшие в полутьме буйки показались всплывшими минами, и, не видя надобности в выяснении истины, тральщики обрубили трал и направились вслед за кораблями в Лапвик, объявив по радио о брошенном трале с минами. Приведенное выше объяснение не является все же окончательным.

Что касается германцев, то они действительно приняли энергичные меры, стремясь преградить русским кораблям путь отступления из Моонзунда. Подводные заградители *UC-58* и *UC-60* поставили несколько минных банок в районах к востоку от Штапельботенского бакана и к N от Нуккэ-Вормского фарватера. Но ни одна из этих минных банок не причинила русским вреда, так как все они оказались, повидимому, в стороне от зоны фарватеров и не были поэтому обнаружены при контрольном тралении северного выхода из Моонзунда.

За 2 часа до похода кораблей Киткин на *Подвижном* ушел на север, чтобы организовать встречу кораблей на Лапвикском створе. К утру 20 октября все тральщики прибыли в Лапвик. Из числа других работ, выполненных в период Моонзундской операции, можно упомянуть об обследовании фарватера № 14, произведенном 16 октября двумя *богатырями*; накануне *216* и *218* обследовали «туда и обратно» фарватер № 47, встретив в море подводную лодку *Тигр*.

4. Траление в Оландском районе и в Ботническом заливе. Заключительные работы в Финском заливе

Соображения, на основании которых в 1916 г. был сформирован полудивизион тральщиков типа *Дуло*, в 1917 г. приобрели особое значение ввиду постоянных затруднений с ремонтом и невозможностью для дивизии траления контролировать отдаленный район Оланда. По плану оландские тральщики, оставаясь в непосредственном распоряжении начальника Або-Оландской шхерной укрепленной позиции, должны были выполнять текущие работы в районе Эре — Ледзунд — Кокснан. Предполагалось, что эта задача будет по силам четырем тральщикам, так как крупных операций не предвиделось, и речь могла итти лишь об обеспечении выходов для подводных лодок и миноносцев, оперировавших в Оландсгафе и в Ботническом заливе. Практически оландские тральщики испытывали общие затруднения с ремонтом и по большей части бездействовали в Або. Однако, вплоть до момента гибели эсминца *Лейтенант Бураков* от начальника Або-Оландской позиции никаких просьб о содействии со стороны дивизии траления не поступало.

Предполагалось, что *Лейтенант Бураков* погиб на заграждении, поставленном подводным заградителем на Ледзундском створе, но с точностью это осталось невыясненным, так как при контрольном тралении, произведенном оландскими тральщиками в районе между Ледзундом и Стура Ботшером, мин обнаружено не было. Начальник Або-Оландской позиции находил, что этих работ было недостаточно, и дважды обращался в штаб флота с просьбой прислать тральщики дивизии траления, «чтобы иметь полную уверенность

в чистоте района». Но на главном театре наступило уже тревожное положение, и просьба эта не могла быть удовлетворена.

В Ботническом заливе в ряде районов оправдались опасения, которые высказывались в свое время после ликвидации первой серии заграждений, поставленных подводными заградителями весной и в начале лета. Германские подводные лодки систематически изучали шхеры, и на основе данных, полученных германской разведкой, возобновлялись и усиливались заграждения в районе Ментелуотто — Раумо — Нюстад. В штабе дивизии траления тщательно регистрировались все сведения о подводных лодках, замеченных постами службы связи, лоцманами и рыбаками, и о всех подробностях, помогавших установить истинную картину деятельности подводных заградителей. Существенную помощь оказывали при этом многочисленные сведения, помещавшиеся в финляндской периодической печати. Соответствующие сводки направлялись в штаб флота и начальнику службы связи, но практической пользы это не принесло, потому что с момента окончания работ у Эншера дивизия траления лишена была возможности посылать тральщики в Ботнику. Сам же начальник охраны Ботнического побережья находившийся в Николайстадте, был очень плохо осведомлен о происходивших в его районе событиях. Так например, до него не дошло радио *Достойного*, поэтому III дивизион катерных тральщиков, поступивший 5 сентября в распоряжение начальника охраны, работая в середине сентября у входа в Ментелуотто, не проконтролировал район, в котором миноносец обнаружил заграждение. 17 августа воздушной разведкой было обнаружено заграждение у южного входа в Раумо; впоследствии выяснилось, что радио об этом происшествии дошло до начальника охраны в искаженном виде, поэтому III дивизион катерных тральщиков получил в конце сентября задание обследовать район, в котором мины отсутствовали. По условиям перемирия не удалось использовать I дивизион катерных тральщиков, который в середине ноября предполагалось выслать для очистки входа в Раумо.

Несмотря на всевозможные затруднения и отсутствие надежной связи, III дивизион катерных тральщиков выполнил все же ряд работ, позволивших поддерживать сообщение со Швецией до конца навигации, хотя и не все заграждения были уничтожены. Борьба с минами носила своеобразный характер. Существенным облегчением послужило то обстоятельство, что, отчасти благодаря неаккуратности постановки заграждений, а, главным образом, вследствие сравнительной мелководности шхерных фарватеров, большая часть заграждений была обнаружена по всплывшим минам. Кроме того, в мало знакомых районах германским подводным заградителям для изучения входов в шхеры приходилось либо всплывать на поверхность, либо прибегать к помощи подводных лодок, производивших предварительную разведку и также поднимавшихся на поверхность. Так например, на одном из фарватеров южнее Раумо, в районе Ваккари и Лекэ, в июле дважды наблюдалась подводная лодка, и 4 августа наблюдательный пост Лекэ заметил всплывшую мину. Присланный в сентябре III дивизион ка-

терных тральщиков в шир. 60°57′ и долг. 21°3′ обнаружил две мины, на которых мелом были поставлены №№ 2 и 3; поиски мины за № 1 не увенчались успехом.

Впрочем искать следовало и еще одну мину, так как подводный заградитель *U-78* поставил здесь 2 августа 4 мины; таким образом в течение одного месяца 50% мин оказались сорванными.

Случай обнаружения заграждения воздушной разведкой, происшедший 17 августа у входа в Раумо, явился единственным этого рода случаем за весь период войны (таблица 4). Из общего количества сорока обнаруженных германских заграждений по способу обнаружения на первом месте стояло траление (15 заграждений или 37,5% от общего числа обнаруженных заграждений). Почти такое же количество заграждений было обнаружено по всплывшим минам (большая часть из них — в Ботническом заливе). Девять заграждений из сорока выполнили свое назначение, послужив причиной гибели или повреждения кораблей или пароходов. 27 заграждений были уничтожены, причем было вытралено около 300 германских мин (таблица 5). Работа на минах, как и следовало ожидать, оказалась наименее опасной для катерных тральщиков, среди которых не произошло ни одной аварии на минах. Кроме того, в противоположность положению, наблюдавшемуся у германцев, не погиб ни один из миноносцев, принимавших участие в многократных работах на заграждениях, из которых некото-

ТАБЛИЦА 4

Сводные данные о числе и способе обнаружения германских минных заграждений, поставленных в русских водах во время мировой империалистической войны 1914—1917 гг.

	В 1914 г.	В 1915 г.	В 1916 г.	В 1917 г.	За весь период войны	В процентах от общего числа обнаруженных заграждений
Тралением	1	5	5	4	15	37,5
По всплывшим минам	—	2	4	6	12	30
Всеми видами разведки, кроме воздушной	2	—	—	—	2	5
Воздушной разведкой	—	—	—	1	1	2,5
Взрывом кораблей и пароходов (не считая тральщиков)	1	3	4	1 [1])	9 [1])	22,5
Попаданием кораблей на мину без последующего взрыва (случай с *Достойным*)	—	—	—	1	1	2,5
	4	10	13	13	40	100

Примечание 1. Сюда не включен сомнительный случай с эскадренным миноносцем *Лейтенант Бураков*.

ТАБЛИЦА 5

Сводные данные о числе уничтоженных мин (сюда же включены мины, на которых взорвались тральщики) и о числе и типе тральщиков, погибших на минах в Балтийском море во время мировой империалистической войны 1914—1917 гг.

Период	Род мин	Тип тральщиков: Миноносцы	Мелкосидящие тральщики	Тихоходные глубокосидящие тральщики	Всякого рода катерные тральщики	Общее число уничтоженных мин
1914	Герм.	—	14	6	—	20
1915	Герм.	34	31	1	7	73
	Русск.	—	—	—	29	29
1916	Герм.	92	65	5	3	165
	Русск.	—	—	2	4	6
1917	Герм.	—	39	1	5	45
	Русск.	—	—	—	2	2
За весь период войны	Герм.	126	149	13	15	303
	Русск.	—	—	2	35	37
	Итого	126	149	15	50	340
Число тральщиков, погибших на минах		—	3	5	—	8

рые были мелкопоставленными; два случая попаданий на мины повлекли за собой повреждения (у *218* и *219*), которые были быстро исправлены.

Вероятность взрыва тральщиков (при работе на заграждении), выведенная из соотношения между числом уничтоженных ими мин и количество погибших при этом тральщиков, для мелкосидящих тральщиков выразилась числом 50, т. е. на каждые 50 уничтоженных мин приходился 1 случай гибели тральщиков. Для всякого рода тихоходных глубокосидящих тральщиков (по большей части одновинтовых пароходов с осадкой от 3 до 4 *м*) эта вероятность выразилась катастрофическим числом 3, т. е. каждая третья мина являлась причиной гибели тральщика. Средняя вероятность, исчисленная по отношению к общему числу погибших тральщиков (8) и к общему числу уничтоженных мин (340), выразилась числом 42. При этом подсчете надо иметь в виду, что тральщики, по роду своей деятельности, чаще других кораблей подвергались всякого рода случайностям. В общей сложности погибло 12 тральщиков; два из них были потоплены подводными лодками и два явились

жертвами несчастных случаев (гибель на противолодочных сетях и взрывы мины на палубе).[1] Таким образом, на каждую сотню уничтоженных мин в среднем погибало от различных причин 4 тральщика.

Весьма многочисленны были всякого рода аварии (повреждения при взрыве мин на близком расстоянии, посадки на камни, столкновения, повреждения в механизмах, связанные с выходом из строя, и т. п.). Но общее число этих аварий (74) не покажется слишком большим по сравнению с проделанной тральщиками работой. В общей сложности было совершено около 2000 походов, причем все тральщики в сумме прошли около 540 тыс. миль, из них около 160 тыс. с тралами. Было истрачено до 50 тыс. тонн топлива. Площадь, покрытая тралами, достигала 7900 кв. миль; распределялась она преимущественно в зонах фарватеров, причем в некоторых районах площадь была покрыта тралами до 80 раз. Несомненно, что некоторая часть этих работ, примерно около 20%, была излишней, так как далеко не всегда применялась правильная система траления, в полной мере соответствовавшая обстановке и наличным силам дивизии траления. В наиболее совершенной (для того времени) форме траление выполнялось лишь поздней осенью 1914 и 1915 г.г., весной и летом 1916 г. и в некоторые периоды кампании 1917 г. Этой наиболее совершенной системой являлась с и с т е м а п р е д в а р и т е л ь н о г о о б с л е д о в а н и я морских путей в сочетании с п е р и о д и ч е с к и м т р а л е н и е м у выходов из баз и на позициях. В будущей войне, в связи с развитием авиации, эта система должна будет подвергнуться некоторым изменениям в сторону всемерного развития ночного траления и средств самозащиты.

Потери в личном составе выразились в 87 убитых, утонувших и умерших от ран и 57 раненых и контуженных. В сумме это составило 6,5% от общей численности экипажей тральщиков.

Заключительные работы, выполненные после падения Моонзунда, интереса не представляют, и о них упоминается лишь для полноты исторического описания. Стратегическая обстановка резко изменилась в пользу германцев. Фронт, который был обращен прежде на запад, к выходу из Финского залива, повернулся теперь на юг, в сторону Моонзунда, и левый фланг Передовой позиции упирался в неприятельское побережье. Правда, германцы довольно медленно осваивали вновь захваченные районы. Главная цель операции — вытеснение русских из Рижского залива — была достигнута, оперативная свобода русского флота была сильно стеснена, дальнейшее же продвижение на восток не входило в ближайшие намерения германцев. Тем не менее продолжение войны было бы связано для русского флота с большими затруднениями.

В Балтийском море задачи тральщиков ограничились предварительным обследованием выхода из Эре. Фарватер № 14 решено

---

[1] К этой же категории несчастных случаев следовало бы в сущности отнести и гибель *Искры*.

было контролировать периодически, но из-за штормовой погоды работа была выполнена только один раз, 3 ноября. Фарватер № 47 был обследован *циклонами* 16 ноября. Повторив эту работу 17 ноября, *216* и *218* на возвратном пути столкнулись, и у *216* появилась течь. В последний раз работа была выполнена 22 ноября двумя *циклонами*.

До конца войны произошли еще две аварии: *Послушный* потерял в шхерах оба винта, а *22* на переходе из Гангэ в Або выскочил на камень. Попытки снять тральщик с камня успехом не увенчались, и через 8 дней его пришлось покинуть. Несколько раз были обследованы выход из Лапвика и фарватер Ревель — Гельсингфорс. С 2 по 4 ноября *богатыри* сопровождали *Ильмень* при выполнении им заградительной операции. Перед самым концом войны, 19 ноября, вступил в строй тральщик *Клюз*. Во время перемирия, 12 и 13 декабря, зона фарватера Ревель — Гельсингфорс была расширена до 2—4 миль.

ЧАСТЬ V

ОБЗОР ТРАЛЬНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЕННЫХ ГЕРМАНЦАМИ В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ В ПЕРИОД ОТ НАЧАЛА ВОЙНЫ ДО СЕРЕДИНЫ ФЕВРАЛЯ 1916 г.

I. НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ, НЕ СОПРОВОЖДАВШИЙСЯ ТРАЛЕНИЕМ В ГЕРМАНСКИХ ВОДАХ

1. Организация траления к началу войны

При составлении настоящего обзора использованы главным образом труды Фирле, Ролльмана и Кеппена [2, 3, 5] и соответствующие русские исторические труды и материалы.

Ценность германских источников залючается в том, что их авторы приводят множество фактических данных, но они распылены по разным страницам и во многих случаях старательно затушеваны с целью скрыть недостатки организации траления в германском флоте. Тщательное изучение ошибок, сделанных германским командованием, и является основной целью настоящего обзора.

В соответствии с силой германского флота и с размерами театров количество тральщиков, которыми командование располагало к началу войны, следует признать недостаточным. С другой стороны ясно, что до войны тралению придавалось существенное значение, и основные задачи траления понимались правильно. Техника и тактика траления были в удовлетворительном состоянии. Уже в первые месяцы войны широко применялось ночное траление, и при этом ни разу не произошло никаких аварий.

Основные тральные силы в виде трех дивизионов тральщиков (I, II, III) числились в составе Флота Открытого моря. Они состояли из 40—45 малых миноносцев устаревших типов и по своим качествам были более или менее сходны с русскими *циклонами* и отчасти *соколами*.

В Балтийском море в первые дни войны в строю не было ни одного тральщика. В Данциге мобилизовался так называемый вспомогательный дивизион тральщиков Нейфарвассера, состоявший в первое время из 7 рыболовных пароходов и вошедший в строй только 7 августа. Второй подобный дивизион вспомогательных тральщиков формировался в Свинемюнде из мелких пароходов, но был изготовлен к плаванию лишь к 3 сентября. Все эти пароходы,

общее число которых временами доходило в обоих дивизионах до 20, были достаточно мореходны, но для совместных операций с крейсерами оба эти дивизиона не годились из-за их тихоходности; они предназначались лишь для тральных работ у германского побережья и перед восточными портами Балтийского моря.

2. Траление во время операций у русских берегов

Германцы не имели никаких сведений относительно «Плана операций морских сил Балтийского моря на случай европейской войны», но диспозиция минной дивизии, базировавшейся в мирное время на Либаву, заставляла германцев предполагать, что этот порт явится опорной базой для всякого рода активных операций. «В подготовительных работах морского генерального штаба была намечена операция против Либавы непосредственно после объявления войны, так как казалось наиболее вероятным, что находящиеся в Либаве миноносцы предпримут тотчас же заградительную операцию против германского побережья. Этому следовало воспрепятствовать» [2, стр. 58]. По этим соображениям крайсеры *Аугсбург* и *Магдебург* тотчас после объявления войны должны были поставить минное заграждение перед Либавой. *Аугсбург* при поддержке *Магдебурга* выполнил эту операцию с опозданием на сутки (рис. 14) и уже после того, как стало известно, что Либава покинута русскими кораблями, ушедшими на север за несколько дней до объявления войны. Не было особых оснований ожидать постановки перед Либавой оборонительных минных заграждений, поэтому «пришлось рискнуть на посылку обоих крейсеров без тральщиков: старые тихоходные миноносцы только связали бы свободу действий быстроходных крейсеров, новых же миноносцев в распоряжении главнокомандующего в то время еще не было» [2, стр. 63].

После того как выяснилось, что со стороны Либавы никакой опасности германскому побережью не угрожает, тотчас наступило успокоение, подкрепленное в дальнейшем отсутствием всяких сведений о выходах в море русского флота. Повидимому русские ограничились несением дозорной службы в устье Финского залива и лишь однажды, 1 сентября, они были обнаружены в районе Готланда. Но поскольку «продвижение русских до широты Виндавы еще не являлось показателем их намерения угрожать германскому побережью» [2, стр. 152], особой тревоги это обстоятельство не вызвало, и до начала января 1915 г. в германских водах не производилось никакого траления ни у входов в порты, ни на морских путях, по которым происходило оживленное торговое судоходство.

Несколько иначе обстояло дело при походах к русским берегам. По плану предстояло вести демонстративные операции с целью скрыть от русских слабость сил, выделенных для операций в Балтийском море. О положении в Финском заливе германцы были хорошо осведомлены. «Все показания капитанов пришедших из Кронштадта и из русских Балтийских портов нейтральных пароходов сходились на том, что русский флот все еще стоит в Ревеле и в Гельсингфорсе. Минное заграждение, поставленное, как и следовало ожидать, между Гельсингфорсом и Ревелем, и выдвинутые вперед бое-

вые силы охраняют вход в Финский залив между Гангэ и мысом Тахкона» [2, стр. 85]. Все же первые действия германцев у русского побережья носили неуверенный характер, потому что германцы опасались минных заграждений, относительно которых капитанам пароходов могло быть неизвестно.

В вопросах о мерах борьбы с минами заграждения германцы и русские во многом поступали одинаково; в частности, обе стороны пользовались глубоководной впадиной с глубинами более 100 *м*. Так поступили *Аугсбург* и *Магдебург* при первом же походе к устью Финского залива. На рассвете 11 августа они предполагали обстрелять Дагерорт; при этом двум миноносцам было приказано тралить впереди одного из крейсеров. Но радиус действия у миноносцев был невелик, и в конце концов пришлось отказаться от использования их для траления. 11-го был обстрелян маяк Бенгшер, 12-го — Дагерорт; поход к шведским берегам, в направлении к Стокгольму, также был совершен благополучно. Нигде не было встречено мин, и с тех пор как-то само собой вошло в обыкновение не упоминать до поры до времени о минах заграждения и ходить в русских водах без сопровождения с тралами; но прошло еще очень много времени прежде чем германцы поняли, что тралить следует главным образом в собственных водах, а не в неприятельских.

Ничего не упоминалось о необходимости траления при операции 17 августа с *Дейчландом* и при злополученом походе Беринга 25—28 августа. Но 26-го, когда возник вопрос о посылке в русские воды IV эскадры, германцы тотчас вспомнили о минах и высказали ряд сложных соображений. Менее всего колебался пр. Генрих, оставшийся в Киле и настаивавший на оказании помощи *Магдебургу*. По мнению Фирле [2, стр. 130], «посылку 9 старых линейных кораблей [1] в районы, опасные от мин и от подводных лодок в сопровождении лишь трех старых и двух современных миноносцев следует признать противоречащей всем военным принципам».

Начальник эскадры со всей стороны приписывал русским намерения, которых у них не могло существовать. Он полагал, что русские, в ожидании подхода неприятельских подкреплений, заградят район аварии *Магдебурга* и входы в Финский залив; другими словами, он допускал, что из-за аварии одного германского крейсера русские в состоянии будут лишить себя свободы действий в собственных водах. По радио он просил пр. Генриха выслать тральщики и миноискатели, но у пр. Генриха их не было. В дело вмешался начальник морского генерального штаба, который полагал, что операция запоздала, и эскадре грозила опасность со стороны мин и подводных лодок.

В конце концов кайзер отменил поход IV эскадры, так как «вторжение в Финский залив без тральщиков доставило бы русским весьма легкий успех. Риск даже при самых благоприятных обстоятельствах не соответствовал бы успеху» [2, стр. 131].

В действительности короткий дневной набег в сторону Оденс-

[1] Не совсем точно: в море вышли 7 линейных кораблей и 2 броненосных крейсера. *И. К.*

хольма не вызвал бы особых затруднений. Германцам хорошо было известно, что вероятность встретить минные заграждения где-либо в районе к W от русской позиции была очень мала. От капитанов пароходов, принадлежавших нейтральным странам и неосторожно выпущенных русскими из Финского залива, 17 и 18 августа были получены достоверные сведения о присутствии русских крейсеров в районе между Ревелем и Оденсхольмом, и *Аугсбург* и *Магдебург* в эти же дни сами убедились в том, что русские крейсеры и миноносцы ходят в западной части Финского залива по различным направлениям.[1]

3 сентября пр. Генрих предпринял демонстрацию с крупными силами, предоставленными в его распоряжение кайзером с приказанием «не рисковать кораблями». Вместо тральщиков были даны три минопрорывателя, но пр. Генрих вскоре вернул их, потому что новое радио, полученное им уже в море, еще более связало свободу его действий. Главная квартира сообщила ему, что кайзер еще раз рекомендовал соблюдать крайнюю осторожность; не следовало вступать в бой с превосходными силами[2] и «выходить на подозрительные в отношении мин фарватеры». Что касается минопрорывателей, то это были обыкновенные тихоходные пароходы, которые были бы полезны при плавании в сомнительных районах в ночное время; при движении же за ними в светлое время суток линейные корабли представляли бы отличный объект для атак подводных лодок.

Операция не имела никакого успеха. Сдерживающий характер директив, полученных пр. Генрихом, повидимому, не слишком противоречил его личным намерениям. Флагманам и командирам он заявил, что главной целью операции является стремление «сломить усиливающуюся самонадеянность русских» (подразумевался выход в море крейсеров, обнаруженных 1 и 2 сентября *Аугсбургом*); но на деле действия флагманского корабля (*Блюхер*) 6 сентября, при встрече в устье Финского залива с *Палладой* и *Баяном*, носили крайне нерешительный характер.

Русские дозорные крейсеры были в критическом положении. В 11 ч. 50 м. их дымы были замечены *Аугсбургом*, который в течение двух часов ничего не сообщал об этом ни *Блюхеру*, ни начальнику IV эскадры. Накануне, когда Беринг получил приказание пр. Генриха проникнуть утром 6 сентября в Финский залив до меридиана 22°10′ (чтобы выманить русские корабли из залива), он проявил несвойственную ему до тех пор осторожность, заявив, что *Аугсбург* «легко может быть отрезан, если русские корабли окажутся у Богшера ранее чем подойдут германские главные силы»;

---

[1] Все сведения, сообщенные капитанами пароходов, были верны, за исключением предположения о наличии минного заграждения, которое будто бы было поставлено в районе Руссарэ, по направлению на SO от маяка. Германцы поверили этому сообщению и с тех пор при всех операциях крейсеров и подводных лодок они тщательно обходили подозрительный район, огибая его с юга.

[2] Это звучало странно, потому что соединенные силы пр. Генриха были сильнее всего русского флота.

кроме того «русские могли поставить минное заграждение севернее Даго» [2, стр. 157].

Заметив 6 сентября дымы русских крейсеров, Беринг уклонился на *Аугсбурге* на NW, «чтобы обогнуть район Дагерорта, объявленный опасным от мин».

Когда пр. Генриху и начальнику IV эскадры стало, наконец, известно об обнаружении русских крейсеров, они со всеми силами полным ходом направились в район Дагерорта, но дело близилось уже к вечеру, поэтому пр. Генрих не рискнул преследовать русские крейсеры, в 16 ч. 42 м. повернувшие на восток. «Преследование в глубину Финского залива главнокомандующий считал невозможным согласно точному приказанию высшего командования. Действия русских крейсеров, по мнению командира *Страсбурга*, давали повод предполагать, что вблизи банки Глотова... поставлено русское минное заграждение. Это мнение, переданное по семафору на флагманский корабль тотчас же после обстрела русских крейсеров, укрепило главнокомандующего в его решении прекратить погоню» [2, стр. 163]. Между тем, если бы «Блюхер», имевший значительное преимущество в скорости хода, продолжал преследование совместно с *Аугсбургом*, *Страсбургом* и II флотилией миноносцев, то уже около 18 часов он перешел бы на поражение. По наблюдению с *Баяна*, *Страсбург*, что-то передал адмиральскому кораблю (*Блюхеру*), после чего тот и прекратил стрельбу. Мнительность командира *Страсбурга* как нельзя более кстати помогла пр. Генриху вспомнить о «категорических распоряжениях кайзера», и русские крейсеры были спасены.

8 сентября производилась церемония «показания флага» у Виндавы и Либавы. Единственная мера предосторожности, принятая при этом против мин заграждения, заключалась в том, что линейные корабли и крейсеры, дефилировавшие в расстоянии 8—10 миль от берега, не подходили ближе 50-метровой глубины («ввиду возможности встретить минные заграждения»). Между тем, зная об оставлении Либавы и о беззащитности Виндавы, следовало предполагать, что русские поставили на подходах к этим портам оборонительные минные заграждения, которые можно было встретить и на глубинах более 50 *м.*; не располагая тральщиками, нельзя было подвергать корабли ничем неоправдываемому риску ради достижения цели, не сулившей никакой непосредственной выгоды. Риск был гораздо более уместным в устье Финского залива и 6 сентября и в течение следующих двух дней. По этому поводу Фирле приводит пространные пояснения. Он резко критикует распоряжения главной квартиры, лишавшие пр. Генриха свободы действий. «Все распоряжения военного начальства, ставящего себе задачей избежание потерь, приводят к полумерам и не достигают результатов. Уже сама по себе посылка эскадры ко входу в Финский залив явилась большим риском, ибо там надо было считаться с опасностью со стороны подводных лодок и прежде всего — от мин заграждения. Что должен был главнокомандующий понимать под «опасными от мин районами»? Если бы он побоялся ответственности, то не рискнул бы итти дальше Готланда, ибо в проходе между этим островом и курляндским

берегом крейсеры адм. Беринга лишь недавно встретились с русскими кораблями, которыми могли быть поставлены минные заграждения» [2, стр. 173].

Вторая операция с участием крупных сил, выделенных Флотом Открытого моря, была предпринята во второй половине сентября. Линейным кораблям предстояло прикрывать демонстративную высадку небольшого отряда войск в Виндаве, причем в распоряжение пр. Генриха сверх трех минопрорывателей был передан II дивизион тральщиков. Он состоял в то время из 14 малых миноносцев типа Г, но в операции участвовали лишь 10 тральщиков, так как остальные ремонтировались. Траление, выполняемое на виду у русских, наряду с прочими мероприятиями должно было явиться демонстрацией, которая заставила бы русских предположить, что в Виндаве предполагается высадка большого количества войск.

Главная квартира, обеспокоенная положением дел в Галиции, возлагала преувеличенные надежды на предстоящую демонстрацию. Кайзер с самого начала «живо интересовался операцией». Тем временем 21 сентября в Феммарн-Бельте была замечена плавающая мина. «Главнокомандующий полагал, что вследствие плохой погоды могло быть сорвано еще несколько мин лангеландского заграждения. Мины эти были опасны для выходивших в операцию эскадр, поэтому главнокомандующий приказал отложить выход до утра 22 сентября» [2, стр. 191]. Насколько известно из истории войны 1914—1918 г.г., это был единственный случай, когда корабли не вышли в море из-за опасения перед плавающими минами. В тот же вечер пр. Генрих получил из главной квартиры телеграмму, в которой сообщалось, что «кайзер приказал произвести демонстрацию у русского побережья как можно скорее». Тем не менее IV и V эскадры вышли из Киля лишь утром 22 сентября.

II дивизион тральщиков еще 20-го перешел в Данциг за углем, поэтому переход IV и V эскадр от Кильской бухты до места рандеву (в районе к югу от Готланда) был совершен без сопровождения с тралами. Около полдня 23 сентября 14 линейных кораблей, единственная защита которых от подводных лодок и от мин с 9 ч. 15 м. состояла всего лишь из двух миноносцев, прибыли к месту рандеву. Они встретились здесь с II дивизионом тральщиков, который на ночь был выслан в дозор, а с 6 часов 24-го приступил к протраливанию фарватера к Виндаве. Был протрален и обвехован с южной стороны фарватер длиной 22 мили от начальной точки, находившейся в 22 милях на 240° от Виндавы, на глубине 100 *м*. На протяжении первых пятнадцати миль ширина фарватера составляла 2,5 кабельт., а остальные 7 миль были протралены полосой шириной в одну милю. Работа была закончена в 13 часов, о чем начальник дивизиона донес по радио.

Десяти быстроходным тральщикам понадобилось, следовательно, около семи часов для того, чтобы протралить площадь, не превышавшую 11 кв. миль; русские тральщики при тех же условиях выполнили бы эту работу в течение не более $3^1/_2$ часов, но повидимому германцы из осторожности производили двукратное протраливание.

IV эскадра около 13 часов подошла к началу протраленного фар-

ватера, продефилировала по нему малым ходом и в 8 милях от гавани повернула обратно. В этот же день V эскадра, не будучи встреченной нейфарвассерским дивизионом тральщиков, без всякого предварительного траления прибыла в Данциг, чтобы принять на борт 700 резервистов (для выполнения демонстрации).

Для обеспечения операции с севера в 11 часов 23 сентября легкие крейсеры и миноносцы образовали завесу на линии Форэ — Ирбен.

В ночь на 25-е крейсер *Амазоне* с миноносцами *S-139* и *S-145* охранял прибрежный фарватер, чтобы не позволить русским поставить на нем мины. «Неприятель не показывался. Тем не менее два радио с *S-145* и *S-139*, ошибочно сообщавшие о появлении неприятеля, вызвали некоторое беспокойство у сторожевых крейсеров» [2, стр. 198]. На самом деле сообщение не было ошибочным, потому что русские миноносцы, посланные в поиск, встретили в 6 милях южнее Виндавы 2 неприятельских миноносца, которые быстро скрылись в темноте, не приняв боя.

Ложные сведения о прорыве английского флота через Бельты вынудили пр. Генриха тотчас прервать операцию, и утром 25-го началось возвращение в Киль. II дивизион еще ночью был отпущен в Данциг, и тральные вехи остались не убранными. 27-го тральщики с 4 блокшивами и тремя минопрорывателями при возвращении в Киль были застигнуты штормовым NW-ым ветром силою до 7—8 баллов, причем тральщик *T-50* затонул на траверзе Шольпина.

Таков был финал этой второй и последней операции, проведенной под непосредственным руководством пр. Генриха.

Во время совместной с подводными лодками операции, выполненной 8—14 октября у входа в Финский залив, Беринг уже не опасался мин в такой степени, как при операции 6 сентября. *Аугсбург* и *Любек* 10 октября перед рассветом держались на высоте Дагерорта в расстоянии от него около 5 миль, вне видимости с Даго. 11-го, вскоре после полудня, *Аугсбург* имел случай убедиться в том, что русский крейсер (*Россия*) маневрировал в том самом районе, где 6 сентября командир *Страсбурга* предполагал минное заграждение и где германцы продолжали его считать и в дальнейшем.

Вторичная совместная с подводными лодками операция была предпринята Берингом в конце октября. Основной целью операции являлась проверка русского официального сообщения относительно минирования всего района к северу от параллели 58°50′ и к востоку от меридиана 21° и о безусловном закрытии для плавания торговых судов всего Финского залива. [1] До тех пор германцам, благодаря непредусмотрительности русского командования, неоднократно удавалось получать ценные сведения от нейтральных пароходов и парусников, выпускавшихся русскими из Финского залива. Беринг

---

[1] Официальное объявление было выпущено 15 октября по настоянию Эссена в виде меры борьбы с проникновением германских подводных лодок в Финский залив. Тогда же был совершенно прекращен выпуск нейтральных судов из Финского залива. Значение второй меры очевидно, а первая мера оказалась действительной только по отношению к данному походу Беринга.

полагал, что если русское официальное сообщение является вымышленным, то он и на этот раз получит необходимые сведения от капитанов пароходов. Однако ни одного парохода встречено не было, поэтому Берингу, под впечатлением русского предупреждения, казалось теперь небезопасным посылать подводные лодки в Финский залив без сопровождения тральщиков. Операция была прервана, так как все помыслы пр. Генриха были направлены в то время в сторону Либавы, где, по имевшимся у германцев сведениям, базировались английские подводные лодки. С конца октября и до середины ноября 4 германских лодки поочередно наблюдали за выходом из Либавы, а вспомогательные тральщики специализировались в несении противолодочной охранной службы у входа в Данцигскую бухту на линии Хела — Кальберг. Они не занимались тралением даже после того, как закончили в сентябре свою тренировку.

Германское командование и не считало русских способными поставить минные заграждения в германских водах, поскольку базы русских заградителей находились в значительном удалении от германских берегов и поскольку операция, выполненная 6—8 сентября IV эскадрой, «доказала русским и всем прибалтийским нейтральным державам, что германский флот прочно обладает господством на Балтийском море . . . Августовские операции, выполненные с самыми незначительными силами, успешно удерживали неприятеля от какой бы то ни было деятельности вне Финского и Рижского заливов. За это время одиночные русские корабли рисковали выходить не дальше Виндавы . . . Ни одной неприятельской мины до этого времени не было найдено у наших прибалтийских берегов и гаваней» [2, стр. 172].

Выражение «ни одной неприятельской мины не было найдено» не надо понимать буквально. Эти слова должны означать, что к этому времени, т. е. к сентябрю — октябрю, ни один германский корабль (и ни один пароход) еще не взорвался в германских водах на русских минах. Возможно, что в процессе обучения вспомогательных тральщиков протраливались входы в Нейфарвассер и Свинемюнде, но у Фирле об этом нигде не упоминается, и несомненно, что в систему этого введено не было. К тому же, если бы даже и производилось регулярное протраливание входов в германские гавани, то это не принесло бы германцам пользы, потому что русские прибегли к неожиданной и своеобразной тактике постановки мин вдали от берегов.

25 октября нейфарвассерский дивизион вышел в открытое море и на этот раз специально для траления. В то время как германские подводные лодки должны были проникнуть в Финский залив, «к.-адм. Яспер с учебными крейсерами и транспортной флотилией должен был снова повторить уже неоднократно сделанную попытку выманить русский флот из Финского залива . . . Местом демонстрации был избран вход в Рижский залив, а так как этот район считался опасным от мин, то пришлось включить в состав отряда 6 тральщиков вспомогательного дивизиона для предварительного протраливания курсов крейсеров» [2, стр. 285].

Утром 27 октября отряд направился от Готланда к Ирбену. В прикрытии на севере, на линии Богшер — Дагерорт, держались крейсеры и миноносцы Беринга. В 13 ч. 30 м. вспомогательный дивизион был выслан вперед для траления. После задержки, вызванной приближением миноносцев 20-й полуфлотилии, которые были приняты за русские крейсеры, «тралящая группа в 14 ч. 45 м. снова завела трал, но ее ход не превышал 4 узлов; продвижение соответственно замедлилось, и лишь к 16 часам смутно показался справа низменный песчаный берег у Люзерорта. Расстояние до него было 10 миль .... В 16 ч. 29 м. у одной из тралящих пар повредился трал, что еще более задержало отряд, и к.-адм. Яспер решил прервать операцию» [2, стр. 288]. Со стороны русских «демонстрация» не была замечена из-за плохой видимости. Не состоялась и вторая демонстрация, намечавшаяся на следующий день у Виндавы, так как ночью, под впечатлением действий *Е-1* в Данцигской бухте, пр. Генрих приказал учебным крейсерам немедленно итти в Свинемюнде. Тральщики с двумя угольщиками без всякого прикрытия ушли в Нейфарвассер и вернулись к прерванному занятию по охране Данцигской бухты.

К этому времени опасность со стороны подводных лодок стала вполне реальной. Германцам было известно, что из числа русских лодок одна лишь *Акула* могла совершать дальние походы, поэтому вплоть до второй половины октября во многих случаях в море не принималось никаких мер предосторожности.

Положение резко изменилось после того как английские подводные лодки *Е-1* и *Е-9* соответственно 21 и 22 октября прибыли в Либаву.

Через 3 дня *Е-1* атаковала в Данцигской бухте миноносец, и с тех пор с разных сторон стали поступать донесения о действительных или мнимых подводных лодках. Еще ранее, 18 октября, очень тревожное положение создалось в Кильской бухте. В конце октября, уступая настойчивым просьбам пр. Генриха о предоставлении в его распоряжение флотилии миноносцев, командующий Флотом Открытого моря временно откомандировал в Балтийское море II дивизион тральщиков. «Его 14 малых миноносцев являлись более приспособленными для сторожевой службы. Служба траления в Северном море в то время еще допускала использование этих специальных судов для постороннего назначения. С другой стороны, недостаточное число малых судов вынуждало к продолжительному использованию миноносцев и тральщиков помимо их прямого назначения.

Крупные заказы на постройку тральщиков и противолодочных судов были даны позднее, когда стали считаться с возможностью затяжной войны» [2, стр. 276].

II дивизион тральщиков был подчинен начальнику охранной службы в проходе у Гиедзера. В то же время в Нейфарвассере из пяти пароходов вспомогательного дивизиона был создан дивизион вспомогательных судов. Дивизион этот предназначался исключительно «для поисков неприятельских лодок в районе между Риксгефтом и Свинемюнде» [2, стр. 319].

3. Мероприятия командования после обнаружения заграждения в германских водах

Между тем надвинулась поздняя осень с ее долгими темными ночами и бурными погодами. Походы к русским берегам до поры до времени прекратились, не было организовано и несения дозорной службы по обе стороны от Готланда. Флот Открытого моря попрежнему «заочно» господствовал на Балтийскоем море, а пр. Генрих и адм. Беринг изощрялись в борьбе с подводными лодками и пускались при этом на всякие средства вплоть до того, что единственный дивизион тральщиков в восточной Балтике превратился в сторожевые корабли, а пр. Генрих «явочным порядком» подчинил себе формировавшуюся и обучавшуюся в Киле 17-ю полуфлотилию миноносцев Флота Открытого моря. Германские подводные лодки в первой половине ноября вместо походов в Финский залив наблюдали за выходами из Либавы, которые в скором времени предполагалось заградить затоплением блокшивов. Пароходное сообщение между портами западной и восточной Балтики совершалось беспрепятственно, и единственная опасность со стороны минных заграждений существовала лишь в датских проливах, где с начала войны на собственных минах погибли 2 сторожевых корабля и рабочий бот. Русские приучили германское командование к мысли о том, что они никогда не выйдут из Финского залива, и их попрежнему не было «ни слышно, ни видно». Если когда-либо в истории военно-морских войн обстановка благоприятствовала скрытному и внезапному применению мин для постановки активных заграждений у неприятельских берегов, то именно в эту первую осень, когда германское командование всем ходом событий было увлечено на путь недооценки сил и намерений противника. Самоуверенность германцев достигла крайнего предела, и их психология нисколько не изменилась даже после того, как произошел ряд событий, которые должны были навести их на некоторые размышления.

5 ноября в 21 час крейсер *Тетис* вышел из Мемеля в Данциг и в 23 ч. 50 м., находясь в 30 милях на 259° от Мемеля, заметил в направлении на NW большое облако дыма. Это был полудивизион особого назначения, пятью минутами ранее этого момента приступивший к постановке заграждения на курсе WNW. *Тетис* отвернул на 4 румба. Командир в своем донесении объяснял эту меру тем, что *Тетис* имел перед собой крейсеры, и выяснение их типа, связанное с боем, было небезопасно для *Тетиса*, наибольшая скорость хода которого была 16 узлов. Радио об обнаружении неприятеля с *Тетиса* дано не было.

Менее чем через 3 часа, в 2 ч. 35 м. 6 ноября, когда *Тетис*, шедший курсом SSW, находился уже в 21 миле на 280° от Брюстерорта, справа по носу был замечен корабль. Он шел контр-курсом, но вскоре немного отвернул. «Судя по большому белому буруну за кормой, судно шло большим ходом». Это был *Новик*, незадолго перед тем поставивший минное заграждение в 15 милях на NW от Пиллау. Будучи освещенным прожектором, он повернул на

WNW и полным ходом вышел из-под обстрела. С *Тетиса* был ясно усмотрен трехтрубный миноносец, и об его обстреле в 2 ч. 40 м. было послано радио Берингу. *Тетис* в 7 ч. 15 мин. прибыл в Нейфарвассер, где командир доложил о событиях минувшей ночи [2, стр. 299].

Эти «события» казалось бы должны были произвести на германское командование некоторое впечатление. До сих пор «лишь одиночные корабли рисковали выходить не далее Виндавы», а сейчас они появились и под Мемелем и под Данцигом. Спрашивалось, что могли делать в темноте «крейсеры», замеченные *Тетисом*? Что мог делать в 2 часа ночи в Данцигской бухте одиночный быстроходный миноносец, и почему в обоих случаях русские корабли так старательно избегали встречи с противником?

Беринг допускал, что это могли быть заградители, но не сделал отсюда никаких выводов о необходимости контрольного траления. Он ограничился распоряжением о том, чтобы впредь Данцигская бухта по ночам охранялась легкими крейсерами. Пр. Генрих потребовал устранения от должности командира *Тетиса*, не попытавшегося определить тип замеченных кораблей; но «Мер для выяснения, не было ли поставлено минного заграждения неприятельскими судами, встреченными *Тетисом* на высоте Мемеля, принято не было. Причиной этого несомненно было отсутствие приспособленного для такой работы дивизиона тральщиков: стремление русских к наступательному использованию минных заграждений было известно.[1]

II дивизион тральщиков, временно предоставленный флотом Открытого моря для сторожевой службы у Зунда, подлежал возвращению в Северное море при первой возможности. Послать его в это время в восточную часть моря было невозможно, так как ослабилось бы наблюдение за Зундом, который в любое время мог послужить лазейкой для прорыва английских подводных лодок и подлежал поэтому продолжительному и интенсивному охранению» [2, стр. 300].[2]

Надо заметить, что обе ночных встречи, 5 и 6 ноября, были чисто случайными. *Тетис* не находился в дозоре и не производил разведки; он возвращался в базу из Мемеля, где он в течение нескольких дней находился в распоряжении сухопутного командования. *Тетису* посчастливилось в продолжение одной и той же ночи обнаружить две группы кораблей, и ни одна из этих случайностей, ни разу не повторившихся затем до конца русских заградительных операций, не была использована германским командованием. Возможно, что германцы, воспитанные на опыте собственных бесцельных походов к русским берегам, не придали особого значения появлению русских кораблей в германских водах, полагая, что они

---

[1] Подразумевается осведомительная деятельность флаг-капитана Беринга, кап.-лейтенанта Герке, обладавшего «замечательной осведомленностью о русском флоте». Он в совершенстве знал русский язык и, конечно, хорошо был знаком с русской довоенной военно-морской литературой. *И. К.*

[2] II дивизион тральщиков так и не был возвращен Флоту Открытого моря, но вплоть до 1 февраля 1915 г. он не участвовал в тральных работах в Балтике. *И. К.*

приходили сюда для выполнения разведки или еще для какой-либо неопределенной цели. Так или иначе, 7 и 8 ноября были получены новые сведения о появлении русских кораблей на высоте Рикс-гефта и у Сандхаммара [2, стр. 301], но и эти сведения, ошибочность которых не могла быть известна германцам, не побудили их критически отнестись к создавшемуся положению. Заботы пр. Генриха и Беринга сосредоточились вокруг мыслей о закупорке выходов из Либавы и о прочих мерах борьбы с подводными лодками, а остальное ускользнуло из их поля зрения.

Операция у Либавы была назначена на 10 ноября, но из-за шторма, разразившегося после выхода миноносцев и блокшивов из Нейфарвассера, ее пришлось на несколько дней отложить. Миноносцы с тремя блокшивами укрылись в Мемеле, а четвертый блокшив *Марта* в темноте отбился от отряда и потерял счисление. Днем 10 ноября он отправился на поиски Мемеля. «Около 13 часов открылась Либава, но командир принял ее за Мемель и стал держать на входной мол. Лишь в расстоянии $5^1/_2$ каб. от южного входа он понял свою ошибку и отошел на юг. Благодаря этой непроизвольной разведке с известной достоверностью выяснились безопасные от мин курсы» [2, стр. 305].

К 15 ноября погода улучшилась, и *Аугсбург* с двумя подводными лодками вышел на N. От норвежского парусника, встреченного на широте Эстергарна, *Аугсбург* узнал, что в 8 часов 16 ноября в 15 милях на SO от северной оконечности Готланда была усмотрена подводная лодка, шедшая на SO.[1] *Аугсбург* по радио сообщил об этом Берингу, который вечером 16 ноября на крейсере *Фридрих Карл*, только что переданном в его распоряжение, вышел с крейсером *Амазоне* из Нейфарвассера в район Либавы. *Амазоне* ушла вперед, чтобы ночью принять участие в операции по затоплению блокшивов. Беринг не имел при себе ни одного миноносца.

«Вечером было получено радио *Аугсбурга* о замеченной у Готланда подводной лодке, встречу с которой флагман и командир *Фридриха Карла* считали возможной... В 2 ч. 46 м. 17 ноября, когда *Фридрих Карл* находился в 33 милях к W от Мемеля, корабль испытал сильное сотрясение. На мостике в первый момент создалось впечатление, точно крейсер протаранил подводную лодку... Однако вскоре появилась течь, и стало ясно, что крейсер подорван миной или торпедой. Сам Беринг был вначале вполне убежден в том, что крейсер подвергся атаке подводной лодки и приказал командиру самым полным ходом уклониться влево, чтобы избежать повторной атаки еще незамеченного врага» [2, стр. 306]. Но через несколько минут пришлось повернуть по направлению к берегу, так как вода прибывала, а помощь была далека. Это маневрирование на заграждении и послужило причиной гибели крейсера, потому что при втором повороте он взорвался вторично.

Беринг полагал, что несмотря на темную дождливую ночь подводная лодка сумела попасть торпедой в крейсер, шедший 15-узло-

---

[1] Это была *Акула*, посланная в Данцигскую бухту для прикрытия заградительной операции, намеченной на 19 и 20 ноября.

вым ходом, но ни одной минуты не допускал мысли о том, что это могла быть мина заграждения. «Командование крейсером все еще держалось мнения, что на крейсер произведена торпедная атака с миноносца или подводной лодки... После второго взрыва прошло уже 2 часа, и так как за это время беспомощный корабль не подвергся новым атакам, то стало ясно, что оба взрыва произошли на минах заграждения и что крейсер попал на минное поле» [2, стр. 309].

Пришедший на помощь *Аугсбург* к 7 ч. 35 м. снял всех людей, а через 40 минут *Фридрих Карл* перевернулся. Беринг решил зайти на *Аугсбурге* в Мемель, чтобы высадить экипаж *Фридриха Карла*, а затем итти к Либаве. Командир *Аугсбурга* отошел предварительно на 7 миль на N, после чего повернул на Ost, чтобы подойти к Мемелю с N. Благодаря этому крейсер благополучно миновал заграждение, поставленное 31 октября полудивизионом миноносцев особого назначения в 15 милях на WSW от Мемеля (рис. 14); оно осталось в 5 милях южнее линии пути *Аугсбурга*. Но прежде чем *Аугсбург* подошел к Мемелю, на этом заграждении взорвался пароход *Эльбинг 9*, высланный из Мемеля на помощь *Фридриху Карлу*. Беринг решил, что минное заграждение, на которое попал *Фридрих Карл*, простиралось дальше на восток до Мемеля. Поэтому *Аугсбург* лег на обратный курс и, обойдя опасный район далеко с N и с W, благополучно прибыл в Нейфарвассер. *Тетис* 5 ноября прошел, не взорвавшись, через середину заграждения, на котором погиб 17 ноября *Эльбинг 9*.

Отряд, действовавший у входов в Либаву, по окончании операции, «считаясь с предполагаемым у Мемеля минным заграждением, прошел под самым берегом и в 0 часов 18 ноября благополучно прибыл в Данциг» [2, стр. 314].

Гибель *Фридриха Карла* и *Эльбинга* нисколько не изменила точки зрения пр. Генриха, который попрежнему считал, что главная опасность угрожала германским кораблям со стороны английских подводных лодок. II дивизион тральщиков и на этот раз не был послан в восточную Балтику; существовало одно время намерение перевести его в район Мемеля в конце ноября, но в конце концов он был оставлен для несения сторожевой службы у Зунда. Вспомогательные тральщики считались слишком немореходными для того чтобы работать за пределами Данцигской бухты, хотя это не препятствовало использованию их для поисков подводных лодок далеко в море, в районе к N от Риксгефта. Однако, нельзя было закрывать глаза на произошедшие события.

«После обнаружения заграждения у Мемеля обширный район Балтийского моря, по меньшей мере до меридиана Арконы, должен был считаться опасным... Не было никакой гарантии, что русские не воспользуются долгими ноябрьскими ночами для выполнения других заградительных операций. Эта возможность обратилась в действительность; к нашему особому огорчению, дальнейшее расследование подтвердило почти с достоверностью, что заграждение, на котором погиб *Фридрих Карл*, было поставлено именно теми русскими судами, которые видел *Тетис*... в ночь на 6 ноября.

Сопоставляя на карте курс *Тетис* и пеленг на обнаруженные им русские суда, попадаешь как раз к району гибели крейсера на заграждении. Был упущен благоприятный случай помешать постановке заграждения...» [2, стр. 316].

«С обнаружением русского заграждения наша военная деятельность в Балтике должна была встретить тяжелые затруднения, ибо в распоряжении главнокомандующего не было достаточного числа тральщиков, чтобы обследовать заграждение перед Мемелем, а также систематически протраливать и контролировать необходимые для судоходства пути в остальной части Балтики... Впоследствии наша бедность в тральщиках сказалась для нас еще тяжелее» [2, стр. 317].

Данцигская бухта, в которой в ноябре проявили свою деятельность подводные лодки *Е-1* и *Акула*, стала слишком неспокойной, и отряд Беринга, «по инициативе своего начальника», с 6-го декабря стал базироваться на Свинемюнде. В Данциге остались только подводные лодки и вспомогательные тральщики. Несомненно, что в вопросе о перенесении базы далеко на W существенную роль сыграли также соображения о невозможности воспрепятствовать дальнейшей деятельности русских заградителей; заграждения могли быть поставлены и на подходах к Данцигу, и крейсеры злополучного адмирала Беринга рисковали погибнуть один за другим либо на минах, либо от торпед. Фирле об этом не упоминает; по его объяснениям, перенос базы в Свинемюнде был даже сопряжен с некоторыми выгодами, так как в Данцигской бухте «глубины для неприятельских подводных лодок были гораздо благоприятнее, чем в Померанской бухте»; наоборот, для броненосного крейсера (взамен *Фридриха Карла* 7 декабря был переведен с запада *пр. Адальберт*) вход и выход из Нейфарвассера был затруднителен и даже невозможен при малой воде. Ролльман, более правильно оценивающий обстановку, прямо указывает на то, что зимой 1914—15 г. «германские военные силы были оттянуты к Свинемюнде» в результате успешности русских заградительных операций [3, стр. 317].

С переходом отряда Беринга в Свинемюнде весь восточный сектор германской Балтики остался без наблюдения, и обстоятельство это до некоторой степени способствовало скрытности пяти заградительных операций, выполненных русскими в декабре и в январе на подходах к Данцигу с N и с W. Вместе с тем германское командование принуждено было признаться в своей беспомощности перед лицом возросшей активности русских. «Использование II дивизиона тральщиков для удаления русского заграждения перед Мемелем было пока еще невозможно; дивизион не мог работать перед Мемелем без крейсерской поддержки, а такая поддержка стала теперь рискованной» [2, стр. 319]. По распоряжению пр. Генриха район к Ost от меридиана 19°45′ между параллелями 55°30′ и 55°50′ был объявлен опасным, и на этом и ограничились мероприятия германского командования в деле обеспечения судоходства во всей германской Балтике.

При таком положении вещей только ранняя зима могла вывести

германцев из затруднений. Они предпочли бы узнать, что Финский залив покрылся льдом. «Приближение зимы вообще должно было в скором времени положить конец всем крейсерским операциям» [2, стр. 319]. Но это были тщетные надежды, и главные испытания были еще впереди. Английские подводные лодки действовали в районе к W от Борнхольма до середины февраля 1915 г., и только 18 февраля тяжелый лед, встреченный в Суропском проходе, не позволил крейсерам выполнить еще одну заградительную операцию.

Данциг был покинут 5 декабря. Отряд Беринга вышел в этот день к Свенска Хегарнэ для встречи *Дейчланда*, поставившего заграждение в Ботническом заливе, и 8 декабря возвратился в Свинемюнде. Следующий поход с выходом и возвращением в Свинемюнде, совершенный 15—18 декабря для разведки в районе Або-Оландских островов, также закончился благополучно, если не считать случая с *Тетис*, который на этот раз, при ночной встрече с неизвестным судном, проявил чрезмерное усердие и утопил его, приняв за неприятельское; это оказался один из нейфарвассерских тральщиков, занимавшийся поисками подводных лодок. Случай произошел в 66 милях на 355° от Риксгефта. Не сопровождался авариями на минах и поход V эскадры, совершенный 26—30 декабря, совместно с отрядом Беринга, до южной оконечности Готланда.

Фирле не указывает курсов, по которым были совершены эти походы. Известно лишь, что 27 декабря линейные корабли встретились с отрядом Беринга в Померанской бухте у Одер-банки. Несомненно, что во всех этих случаях германцы старались придерживаться одних и тех же курсов, однажды оказавшихся безопасными и до поры до времени остававшихся таковыми. В частности неизменным успехом пользовался путь, проложенный по параллели 56°, после того как 17 ноября его на протяжении 42 миль испытал *Аугсбург*. При выходах и возвращениях в Свинемюнде германские корабли проходили, повидимому, милях в 20 восточнее Борнхольма и маяка Христиансэ, благодаря чему заграждение, поставленное 19 ноября *Амуром*, оставалось к Ost'у. Удачнее всего протекали походы подводных лодок, периодически выходивших из Данцига для действия в Финском заливе и для иных целей. Последний поход в эту навигацию был совершен подводной лодкой *U-25*, возвратившейся в Данциг 18 января; к этому времени еще не были поставлены два заграждения в зоне меридиана Хелы, по которому располагались курсы со времени взрыва *Фридриха Карла*.

6 января отряд Беринга в составе 4 крейсеров и 6 миноносцев вышел из Свинемюнде на N для обстрела и разрушения базы русских подводных лодок в Утэ. Операция была проведена крайне нерешительно и неумело и окончилась, не успев начаться. 8-го *Тетис* с миноносцами в 6-м часу утра подошел миль на 15—20 к Утэ. *Пр. Адальберт* держался позади в виде резерва, *Любек* и *Аугсбург* были в дозоре. Дул слабый SO, было облачно и временами шел снег, ухудшая видимость. При этих условиях отряд мог

скрытно подойти к Утэ, и весь вопрос заключался в точности счисления.

«Пара миноносцев должна была итти впереди с тралом... Уже в 5 ч. 39 м. у тралящей пары лопнул трал» (вероятно он был растянут). «Повторная постановка трала продолжалась более часа и закончилась лишь в 6 ч. 53 м. Таким образом произошла значительная затяжка операции, которая по плану должна была закончиться еще до рассвета... Через несколько минут трал снова отдался и командир *Тетис* решил, во избежание дальнейших промедлений, итти далее вообще без трала... Причина неудачи тралившей пары миноносцев заключалась в недостаточной практике командиров в этой отрасли, в весьма неблагоприятной погоде (?) и в характере фарватера» [2, стр. 344].

В 8 ч. 25 м. *Тетис* подошел к крестовой вехе, обозначавшей небольшую 28-футовую банку. Незнакомство с системой русских предостерегательных знаков привело командира в замешательство. «Когда к.-адм. Беринг увидел с *пр. Адальберта*, что *Тетис*, внезапно застопорив машины, дал задний ход и затем повернул, у него создалось впечатление, что крейсер не имеет точного места и ошибся в прокладке.» В действительности *Тетис* был почти точно на входном створе, а миноносцы, находившиеся в 4 милях севернее, успели уже распознать маяк Утэ. «Адмирал и его флаг-капитан решили, что отряд снесло во время трехчасового ожидания, когда суда держались малым ходом; поэтому он счел за лучшее немедленно прекратить операцию» [2, стр. 345].

Отряд вернулся в Свинемюнде в 5 часов 9 января. Нападение предполагалось повторить, но «дальнейшие несчастные случаи на минах заграждения в средней части Балтики заставили к.-адм. Беринга отложить всякие наступательные действия». К этому времени выяснилось, что заграждение, обнаруженное у Мемеля, было не единственным.

«Во второй половине декабря четыре штеттинских парохода, вышедшие в свои обычные рейсы между портами Балтики, не прибыли к месту назначения, что вызвало вполне понятную тревогу в судовладельческих кругах Штеттина, Кенигсберга и Любека. 9 января 1915 г. на восточный берег Готланда выбросило спасательный буек и шлюпку с парохода *Стокгольм*, который 18 декабря вышел из Любека в Кенигсберг и к месту назначения не прибыл. Стало очевидно, что пароход погиб. Кроме того 29 декабря одним из линейных кораблей V эскадры, возвращавшейся от Готланда, была обнаружена милях в 20 восточнее Борнхольма пустая спасательная шлюпка парохода *Эльга Хуго Стинес 15*, так что была установлена гибель и этого парохода, шедшего из Кенигсберга в Копенгаген. Пароходы *Город Любек* и *Леббин II* пропали без вести» [2, стр. 342].

Итак, в течение 15—20 дней был получен ряд доказательств продолжавшейся активности русских заградителей. Однако пр. Генрих «не разделял тревоги заинтересованных судовладельческих кругов. К тому же он не мог приказать обследовать главные пути в Балтике, так как единственная пригодная для этого подчиненная

ему часть — II дивизион тральщиков — в декабре была послана на завод для ремонта... Оба вспомогательных дивизиона годились только для протраливания выходов из портов и прибрежных фарватеров». Тем не менее этого протраливания не производилось. Относительно применения вспомогательных тральщиков в открытом море уже неоднократно упоминалось.

«Главнокомандующий ограничился вначале следующими мерами: судовладельцам было дано указание по пути в Кенигсберг держаться больших глубин севернее банки Штольпе до меридиана Хела, далее итти мимо Хела на Кальберг, вплотную прижимаясь к берегу вплоть до входа в Пиллау. Судоходные предприятия должны были предложить капитанам своих пароходов, по прибытии в порт назначения, сообщать телеграфом главнокомандующему в Киль о всех замеченных в пути подозрительных судах, а также каждый раз представлять нанесенные на карту курсы, коими пароходы пользовались во время данного рейса».

Таким образом, торговые пароходы должны были выступить в роли разведчиков и тральщиков. «Приходилось, конечно, считаться с тем, что при таком отношении к вопросу русские заграждения будут обнаруживаться днищами торговых и военных судов, что, к сожалению, уже случилось с броненосным крейсером *Фридрих Карл*. Однако для главнокомандующего главною целью оставалось нанесение непосредственного урона неприятелю действиями наших морских сил. Защита же своей торговли и действия против неприятельской были второстепенной задачей, которая не могла быть выполнена одновременно с главной, ввиду недостаточности наличных сил. Этот взгляд главнокомандующего находился к тому же в соответствии с оперативным приказом для Балтийского театра» [2, стр. 343].

Неизвестно, какого мнения были торговые моряки об оперативном приказе и о действиях военного флота, не принявшего никаких мер для обеспечения безопасности мореплавания; они в большом числе погибали на пароходах, один за другим взрывавшихся на русских минах. 4 января (1915 г.) взорвался на мине и утонул со всем экипажем у Шольпина, между банкой Штольпе и берегом, пароход *Латона*. Взрыв произошел на заграждении, поставленном 24 ноября *Новиком* и впоследствии на долгий срок приковавшем к себе большое число германских тральщиков. После этого случая и был издан приказ, по которому пароходам следовало проходить севернее банки Штольпе.

Беринг вспомнил, наконец, о существовании свинемюндского вспомогательного дивизиона тральщиков. 5 января дивизион вышел на работу и обнаружил заграждение. При этом один из тральщиков (*B*) наткнулся на мину и затонул; командир и 15 человек экипажа погибли. «Суда дивизиона вследствие большой осадки были непригодны для вытраливания мин, углубление которых местами не превышало 1,5 *м*. Поэтому к.-адм. Беринг немедленно отозвал дивизион в Свинемюнде».

«Таким образом факт наличия второго русского заграждения, на этот раз в средней части Балтики, был доказан. Морской гене-

ральный штаб считал необходимым для успокоения морских торговых кругов немедленно протралить главные судоходные пути и уничтожить затем обнаруженные в Балтийском море заграждения. Поэтому командующему флотом Открытого моря было предложено послать в Балтийское море I дивизион тральщиков. Однако, это оказалось невозможным. Главнокомандующий, считая, что путь севернее банки Штольпе можно предположить безопасным, со своей стороны нашел возможным не настаивать на немедленной присылке I дивизиона тральщиков и подождать окончания ремонта II дивизиона тральщиков» (до конца января). «Выяснилось чрезвычайное неудобство того, что в декабре II дивизион был послан в ремонт целиком, а не по полудивизионно или попарно; тогда несколько тральщиков все время были бы налицо и они могли бы производить обследование и контрольное траление».

«15 января еще один торговый пароход, *Грете Хуго Стинес*, погиб на мине в 50 милях к NO от Хела, так что и в этом районе пришлось предположить наличие русского минного заграждения» [2, стр. 347]. Это было заграждение, поставленное 15 декабря *Енисеем*.

Несмотря на эти признаки усиленной деятельности русских заградителей, пр. Генрих наметил на январь еще две крупных операции. Предполагались энергичные действия против торговли в Ботническом заливе и обстрел Либавы линейными кораблями V эскадры. Первая операция была отменена по политическим соображениям, а вторая операция «не состоялась потому, что к.-адм. Беринг не мог гарантировать достаточной безопасности от мин вследствие слабости наличных сил и неопытности миноносцев в тральном деле» [2, стр. 348].

Под конец навигации Беринг, в течение пяти месяцев переходивший от одной крайности к другой, от «стратегического озорства» в глубине Финского залива до беспредельной сдержанности в эпизоде под Утэ, — совершил служебную бестактность, которая могла иметь тяжелые последствия. После отмены упомянутых выше двух операций «Беринг получил приказание использовать ближайшую благоприятную погоду и предпринять с *Аугсбургом* и 4 миноносцами разведку до южной границы Оландсгафа. Участие *Пр. Адальберта* и остальных миноносцев было предоставлено усмотрению адмирала» [2, стр. 348].

22 января Беринг с *Пр. Адальбертом*, *Аугсбургом* и 8 миноносцами вышел из Свинемюнде на N. *Аугсбург* с 4 миноносцами шел западнее Готланда, а *Пр. Адальберт* с 4 миноносцами — восточнее Готланда. Около 13 часов следующего дня, находясь восточнее Готланда, Беринг решил изменить первоначальный план и обстрелять Либаву с крейсера *Пр. Адальберт*. Правда (при имевшем место обсуждении), «главнокомандующий отказался от этого намерения, так как сам начальник отряда не брался обеспечить безопасность линейных кораблей при неопытности его миноносцев в тральном деле. Однако, для одиночного корабля к.-адм. Беринг считал эти опасения не столь серьезными». Ширина протраленной полосы в 160—200 *м*, для перекрытия которой понадобилось бы 3 миноносца,

представлялась ему достаточной для *Пр. Адальберта,* в особенности при следовании по наиболее безопасному пути. «Таковым он считал путь, которым подводная лодка *U-25* шла к Либаве от Стейнорта во время похода 14—18 января. Этот поход был предпринят по приказанию главнокомандующего для отыскания свободного от мин подхода к Либаве» (!), в виде «подготовки к предполагавшемуся обстрелу» [2, стр. 349].

Для выполнения этого предписания пр. Генриха *U-25* не имела никакого иного приспособления кроме собственного корпуса, которым ей не хотелось рисковать; поэтому она зашла далеко с N, со стороны неприятеля, т. е. с той стороны, где трудно было предполагать наличие заграждения, и, спустившись от Стейнорта к S, благополучно подошла к Либаве и тем же путем ушла обратно.

Беринг также решил подойти сперва к Стейнорту с тем, чтобы утром быть у Либавы. Один миноносец был выслан вперед с приказанием стать на якорь в 5 милях западнее Стейнорта. Траление было поручено трем миноносцам, которые в темноте завели тралы в 22 милях западнее Стейнорта. *Пр. Адальберт* шел за тралом 10-узловым ходом в расстоянии 2 кабельт. Счисление оказалось очень неточным, и в 5 ч. 13 м., нагнав высланный вперед миноносец, крейсер несколько раз ударился о грунт и остановился. В то же время шедшая впереди тралившая группа миноносцев обнаружила резкое падение глубины и дала предупредительные сигналы. Крейсеру, у которого было пробито несколько междудонных отделений, грозила участь *Магдебурга,* но через 2 часа ему удалось сняться.

О продолжении операции не могло быть и речи, и Беринг направился в Свинемюнде. Вскоре он получил от пр. Генриха распоряжение итти в Киль, так как в Свинемюнде не было дока. *Аугсбургу* было приказано итти в Свинемюнде. По пути в этот порт, в 1 ч. 56 м. 25 января, крейсер подорвался на заграждении, поставленном 13 января *Олегом.* По данным Фирле [2, стр. 351], взрыв произошел в 20 милях к Ost'у от Борнхольма. По даннымРолльмана [3, карта 1], *Аугсбург* попал на западный конец минной банки *Олега,* находившийся в 11 милях на OSO от маяка Христиансэ и в 15 милях от ближайшей точки острова Борнхольма.[1] «Командир тотчас же приказал двум миноносцам завести трал и итти перед поврежденным *Аугсбургом,* так как он не знал, пройдено ли неприятельское заграждение. *Аугсбург* мог итти только малым ходом и вынужден был следовать за миноносцами, так как на нем, вследствие минного взрыва, все компасы перестали действовать» [2, стр. 351]. Повидимому миноносцы Беринга со времени постигшей их под

---

[1] Оба автора почти нигде не приводят кородинат точек, в которых произошло то или иное событие, и ограничиваются неопределенными выражениями «восточнее», «северо-восточнее» и пр. Картографические материалы, особенно карты, приложенные к работе Ролльмана, оформлены крайне небрежно и содержат в себе ряд противоречий и грубых промахов; в частности, места русских заграждений, выяснившиеся в результате германских тральных работ, на картах 1, 4 и 8 сильно между собой расходятся. По всем этим причинам потребовалось много труда, чтобы устранить важнейшие недочеты и притти хотя бы к общим выводам; при этом в ряде случаев остались все же некоторые сомнения.

Утэ неудачи успели натренироваться; впрочем ночное траление в обоих случаях не вызвало особых затруднений, потому что ночь была тихая и ясная; у Борнхольма был штиль.

Пр. Адальберт, возвращаясь в Киль, огибал Борнхольм с N. Узнав в этот момент об аварии *Аугсбурга*, которая, весьма возможно, постигла бы и его самого, если бы он направился в Свинемюнде обычным путем восточнее Борнхольма, Беринг счел необходимым итти на помощь *Аугсбургу*. *Пр. Адальберт* обогнул Борнхольм с W, прошел через проход между Борнхольмом и банкой Адлер и к вечеру совместно с *Аугсбургом* прибыл в Свинемюнде.

В тот же день, 25 января, крейсер *Газелле*, находившийся в дозоре в районе между Арконой и Треллеборгом, подорвался на заграждении, поставленном 14 января *Россией*. Взрыв произошел в 9 милях на NNW от Арконы. Тотчас после взрыва был открыт огонь по воображаемой подводной лодке, замеченной по правому борту, а вслед за тем обстрелу подверглась вторая воображаемая лодка, показавшаяся по носу; надо впрочем заметить, что с крейсера *Россия* было сброшено несколько фальшивых перископов. Подобно *Аугсбургу*, крейсер отделался повреждением и был прибуксирован в Свинемюнде.

На этом закончились крейсерские операции Беринга. *Любек* и *Тетис* до 6 февраля были в ремонте, после чего, базируясь на Свинемюнде, проходили курс обучения и выходили в море вблизи места тральных работ, служа в то же время поддержкой работавшим дивизионам. *Пр. Адальберт* чинился до середины марта, а *Аугсбург* — до конца того же месяца. *Магдебург* был потерян в результате «стратегического озорства», а *Фридрих Карл* — вследствие пренебрежения к тралению; *Газелле*, как устаревший корабль, исключили из списков. Пр. Генрих во второй половине апреля сумел найти способ для того, чтобы понудить Беринга отказаться от должности [3, стр. 38].

После того как в один и тот же день на минах подорвались два крейсера, нельзя было продолжать отговариваться отсутствием тральщиков и необходимостью охраны от подводных лодок, которые еще ничем себя не проявили. На первый план выдвинулось теперь уничтожение русских минных заграждений в средней части Балтики. К этому времени были обнаружены «4 неприятельских заграждения — у Мемеля, у банки Штольпе, севернее Арконы и восточнее Борнхольма... Предполагалось, что севернее Хела, где 15 января 1915 г. взорвался пароход *Стинес*, было еще (одно) русское заграждение... К сожалению все они были «нащупаны» днищами наших судов. Русские с большим искусством расположили свои заграждения на наших важнейших операционных путях из западной в восточную часть Балтийского моря» [2, стр. 355].

II. ЗИМНИЕ РАБОТЫ НА РУССКИХ МИННЫХ ЗАГРАЖДЕНИЯХ

Начало планомерного траления в германских водах относится к концу января 1915 года. Никакой системы траления в то время еще не существовало, и германское командование действовало

ощупью. В этом отношении обе воюющие стороны, и германцы и русские, были в одинаковом положении, и как у тех, так и у других тактика траления была выработана непосредственно в процессе самих работ. Так же, как и у русских, постоянные курсы, которых старались придерживаться военные и торговые суда, явились прообразом будущих фарватеров. Тактика же траления в первое время была очень проста: тральщики высылались в те районы, где взорвалось то или иное судно, и, обнаружив заграждение, определяли его границы. При этом германцы никогда не довольствовались определением какой-либо одной границы, а всегда стремились выяснить и длину и направление каждой обнаруженной линии. Русская же тактика довольствовалась требованием об определении границы той части заграждения, которая находилась в ближайшем расстоянии от оси данного фарватера. Правило, которого придерживались германцы, не приносило им существенной пользы, потому что русские заграждения местами представляли собой почти сплошной пояс из отдельных минных банок, и если границы данной банки и были точно определены, то это не означало, что по обе стороны от нее существовали достаточно широкие свободные проходы.

Быстрота, с которой германцы освоились с этой новой для них отраслью, заставляет предполагать, что еще в мирное время были выработаны основные тактические приемы как для определения границ минных заграждений, так и для проводки кораблей за тралами, которая с одинаковым успехом производилась и в светлое и в темное время суток. При работе на заграждении мины обязательно обозначались поплавками, между которыми измерялись расстояния, и мины никогда не уничтожались прежде чем не было выяснено направление данной линии. Все это указывало на предварительную подготовку мирного времени.

В техническом отношении германцы едва ли были позади русских. Они во всех случаях применяли т р а л ы-и с к а т е л и, с помощью которых точно замечался момент затраливания,[1] и нигде не упоминается о том, что их тяжелые т р а л ы-у н и ч т о ж а т е л и, как это нередко происходило у русских, затаскивали мины в сторону от заграждения, вследствие чего нельзя было установить, когда и где они были затралены. В отношении типов тральщиков германцы прошли через те же стадии, которые были характерны и для русского флота; но благодаря более развитой технике германцы почти на два года опередили русских в вопросе о широком применения катерных тральщиков. Единственное, в чем германцы, по крайней мере в течение первых двух лет войны,[2] неизменно были позади русских, — это в выработке системы траления и в деле управления тралением. Первым, кто вплотную столкнулся с этими вопросами, был командир *Пр. Адальберта* кап. 1 р. Михельсон, в конце января назначенный заместителем уехавшего в отпуск Беринга.

Михельсон получил от пр. Генриха указание, согласно которому

---

[1] В русском флоте однородными тралами были змейковый и катерный.
[2] За 1916 и 1917 г.г. материалов в нашем распоряжении не имеется.

главной задачей являлось планомерное обнаружение и уничтожение минных заграждений во всем районе, расположенном к Ost'у от линии Аркона—Треллеборг. В его распоряжение были переданы все тральщики, находившиеся в Балтике: II дивизион, нейфарвассерский и свинемюндский вспомогательные дивизионы, а также фридрихсортский (или кильский) вспомогательный дивизион. Последний состоял из 8—12 паровых и плоскодонных моторных катеров и 1 малого парохода-базы. Кроме того, Михельсону был подчинен пароход-авиабаза *Ансвальд*, базировавшийся на Свинемюнде и предназначавшийся в помощь тральщикам для обнаружения с самолетов мест предполагавшихся заграждений; однако это мероприятие на практике не принесло никакой пользы.

29 января вошли в строй первые 6 тральщиков II дивизиона. Совместно с свинемюндским вспомогательным дивизионом они направились 30 января к Арконе, к месту взрыва *Газелле*. 1 февраля заграждение было обнаружено, а к 10 февраля были определены его границы. От точки, находившейся в 7,5 милях на 14° от маяка Аркона, оно распространялось на 5 миль на N, по направлению 326°.[1] Тральщики определили это направление с точностью до $^1/_4$°, но едва ли они сами верили в возможность достижения подобной точности. Был измерен интервал между минами (50 *м*), а подробности, касающиеся углубления мин (4,5 *м*), свидетельствуют о том, что уже в самом начале боевого траления германцы научились разоружать русские мины.

Координаты, определенные германцами, хорошо сходятся с координатами, определенными *Россией* по счислению.

С 11 по 16 февраля II дивизион чистил котлы в Свинемюнде, а с 17 по 23 февраля производил обследование прохода между Борнхольмом и Одер-банкой, где также предполагалось русское заграждение, но мин здесь не оказалось.

С 24 февраля по 4 марта производилось частичное уничтожение арконского заграждения. Благодаря большому углублению мин заграждение это не представляло опасности для тральщиков; однако после гибели тральщика *B* на шольпинском заграждении германское командование укрепилось в существовавшем ранее мнении о непригодности рыболовных пароходов для работ на русских заграждениях, из которых некоторые, повидимому, были мелкопоставленными. На этом основании свинемюндский вспомогательный дивизион на самостоятельные работы на заграждениях больше не высылался; в январе он нес сторожевую службу и периодически протраливал вход в Свинемюнде, а в феврале было приступлено к его переформированию.

По предложению Беринга, решено было создать «летучий» дивизион катерных тральщиков из 12 моторных двухвинтовых катеров, водоизмещением по 18 *т*, длиной 16 *м*, с осадкой менее 1 *м* и с двумя машинами по 60 HP. Это были до некоторой степени

---

[1] У Фирле [2, стр. 355] — путаница в обозначении крайних точек заграждения. В русском издании вместо направления 326° ошибочно указано направление 324°.

мореходные моторные катеры, полученные из Гамбурга. Их снабдили легкими тралами и укомплектовали личным составом с разоруженных тральщиков свинемюндского дивизиона. В новом, реорганизованном виде соединение сохранило наименование свинемюндского вспомогательного дивизиона тральщиков. Два английских парохода, *Индианола* (4500 *т*) и *Инкула* (5100 *т*), были приспособлены для быстрого подъема и спуска катеров; на них же помещалась команда катеров. Благодаря этому дивизион можно было перебрасывать к месту работ в любую погоду и на любое расстояние. Этот новый тип тактического соединения тральщиков, созданный на Балтийском море, «блестяще доказал свою применимость на всех морских театрах».

Заграждения, обнаруженные германцами, стояли в некотором удалении от берегов. С одной стороны, это затрудняло производство тральных работ, с другой стороны, уменьшало вероятность попадания кораблей на заграждение (в тех случаях, когда заграждения стояли на подходах к бухтам) и позволяло безопасно проходить под самым берегом. Таковы были предпосылки для проведения прибрежных фарватеров вдоль всего побережья. Мысль эта возникла еще в январе, т. е. до определения границ всех заграждений, стоявших на обычных морских путях. К участию в этой работе был привлечен и фридрихсортский дивизион. В январе эти тральщики производили контрольное траление в Феммарн-Бельте, причем, из-за неблагоприятной погоды, у них было всего 4 рабочих дня; два тральщика погибли во время шторма. С 5 по 10 февраля производились работы в Лангеланд-Бельте, а в период между 11 и 22 февраля дивизион, частью по железной дороге, частью морем, был переброшен в Штольпемюнде. С 24 февраля в течение более двух месяцев маленькие немореходные катеры пытались работать на шольпинском заграждении; они имели за это время всего 16 рабочих дней, несмотря на все усилия личного состава не добились успеха и в конце концов 3 мая были возвращены в Киль.

Свинемюндский дивизион действовал гораздо увереннее. С 5 марта по 16 апреля производились испытания новых катеров и обучение личного состава в Кильской бухте, после чего дивизион для пробного боевого траления был выслан к Арконе. До конца апреля производилось частичное уничтожение арконского заграждения, после чего дивизион перешел в Штольпемюнде и приступил к протраливанию прибрежного фарватера.

В середине марта русские войска предприняли наступление в сторону Мемеля. Для защиты города потребовалось содействие флота, между тем морские пути к Мемелю были опасны, а прибрежный фарватер еще не был протрален. Первоначально предполагалось выслать в Мемель находившиеся в Киле крейсер *Тетис* и 20-ю полуфлотилию миноносцев, причем нейфарвассерский дивизион должен был протралить прибрежный фарватер от Нейфарвассера до Арконы и встретить *Тетис* у Арконы. Однако обстановка под Мемелем быстро ухудшилась, и городу требовалась немедленная помощь. Беринг вечером 8 марта получил приказ итти на *Тетисе*

западнее Борнхольма; этим же путем, уже испробованным 25 января *Пр. Адальбертом,* направились к Мемелю крейсер *Штральзунд* и 17-я полуфлотилия миноносцев, вызванные из Северного моря. Кроме того, по просьбе пр. Генриха, в Киль перешла в виде резерва II эскадра линейных кораблей.

Пр. Генрих допускал возможность ловушки: русское наступление, предпринятое вдоль побережья, могло иметь целью попытку заманить германские морские силы на заранее поставленные мины и на позиции подводных лодок. Поэтому пр. Генрих с большой осторожностью относился к вопросу о походе кораблей к Мемелю и приказал Берингу широко использовать тральщики.

Нейфарвассерский вспомогательный дивизион получил распоряжение прибыть к утру 19 марта к месту рандеву, назначенному на параллели 56° в 40 милях к W от Полангена; отсюда крейсеры должны были итти за тралами. Но дивизион задержался вследствие волнения. «Дувший с силой от 6 до 7 баллов встречный ветер имел тенденцию к усилению. Дальнейший поход за тралами настолько замедлился, что нельзя было рассчитывать достигнуть берега до наступления темноты» [3, стр. 10]. Помощь запоздала, и Мемель был занят русскими.

В тот же день вечером Беринг получил от сухопутного командования уведомление о том, что германские войска начнут контрнаступление не ранее 22-го. «До тех пор ждите», гласило радио. Перед тем с 17-й полуфлотилии сообщили, что вследствие обледенения миноносцев все вооружение выведено из действия. Нецелесообразно было оставаться в море в течение двух суток, и Беринг решил использовать их для пополнения запасов. Отряд находился в это время на месте рандеву, в 110 милях от своей прежней базы — Нейфарвассера, и в 270 милях от Свинемюнде. Но после взрыва парохода *Гретке Хуго Стинес* весь район между Данцигом и Мемелем считался опасным от мин; крейсерам пришлось бы итти в Нейфарвассер малым ходом за тралами, поэтому Беринг предпочел отпустить нейфарвассерский дивизион в базу, а сам утром 20-го полным ходом направился со всем отрядом в Свинемюнде, пройдя, как и ранее, севернее острова Борнхольма.

События у Мемеля, показавшие, что германские морские силы не располагают свободой действий в собственных водах, послужили толчком к ускорению работ на прибрежном фарватере. II дивизион тральщиков, закончивший 19 марта очередной ремонт в Киле, 20-го вышел в Свинемюнде, имея приказание с рассветом 21-го начать траление от меридиана Леба «по безопасному в навигационном отношении курсу, отступив на 2 мили от 10-метрового прибрежного рифа» [3, стр. 12]. Выполнив эту задачу и придя в тот же день в Нейфарвассер, II дивизион, в составе 14 тральщиков, совместно с нейфарвассерским вспомогательным дивизионом (11 тральщиков), к 5 часам 23 марта прибыл с крейсерами к месту рандеву, назначенному на параллели 56° в 20 милях к W от Полангена. Милях в пяти южнее этой точки находилось заграждение, которое было поставлено русскими миноносцами 26 ноября и о существовании которого германцам в то время еще не было известно.

4 крейсера II разведывательной группы и III флотилия миноносцев, высланные 22 марта из Киля к Полангену, прошли все тем же путем западнее Борнхольма и далее по параллели 56°. Вслед за ними прошел отряд Беринга, поступивший на время операции в подчинение к.-адм. Геббингаузу, командовавшему II разведывательной группой. Эта операция имела целью обстрел Полангена и русских войск, отходивших от Мемеля. На самом деле по недоразумению была обстреляна германская кавалерия, а если бы на подходах к Полангену стояли минные заграждения, то, несмотря на наличие 25 тральщиков, могло бы произойти недоразумение и на море.

Геббингауз поставил во главе колонны II дивизион тральщиков. От места рандеву отряд курсом SO направился к берегу, пройдя милях в четырех от северной границы упомянутого выше заграждения. По непонятным причинам только в 7 ч. 30 м., когда отряд подошел на полторы мили к берегу, II дивизион тральщиков поставил тралы. За тралами малым ходом шли крейсеры курсом близким к N. Через полчаса были затралены мины. Отряд был вынужден застопорить машины и приготовиться к постановке на якорь. Тральщики повторили галс и в 10 часов донесли, что фарватер чист от мин. Так как никаких заграждений здесь не было, то надо полагать, что тралы задели за грунт. Подобные случаи ложного затраливания происходили у германских тральщиков неоднократно, так как за отсутствием подсекающих приспособлений, которыми были снабжены русские автоматические тралы, не сразу удавалось установить причину задевания трала.

Днем крейсеры Геббингауза ушли в Киль, а 24 марта *Пр. Адальберт*, вошедший в строй 20 марта и вновь поступивший в распоряжение Беринга, еще раз подходил к берегу под проводкой II дивизиона тральщиков. После этого, по просьбе Гинденбурга, *Любек* и *Тетис* с миноносцами были посланы в Мемель, а *Пр. Адальберт* обычным путем, севернее Борнхольма, ушел в Свинемюнде.

Необходимость ввода крейсеров и миноносцев в Мемель заставила определить границы обоих заграждений, обнаруженных около этой гавани. С 24 марта по 5 апреля работа выполнялась II дивизионом тральщиков. 28 марта было обнаружено заграждение, на котором взорвался *Фридрих Карл*; ближайшее к Мемелю заграждение, на котором погиб *Эльбинг 9*, было обнаружено 1 апреля. При определении границ этого заграждения 5 апреля тральщик *Т-57* наткнулся кормой на затраленную мину и погиб из-за тяжелого повреждения. Личный состав был спасен. Это была первая потеря, понесенная II дивизионом на русских минах.

Тем временем нейфарвассерский вспомогательный дивизион, который по мере возможности берегли вследствие сравнительно большой осадки тральщиков, с 30 марта приступил к обследованию морского фарватера, проложенного прямо на N от Хелы и рекомендованного пароходам еще в январе, после того как 17 ноября он был испробован *Аугсбургом*, а 5 декабря по нему прошел на N отряд Беринга. При выполнении этой работы, 5 и 8 апреля, были обнаружены оба заграждения, поставленные 14 февраля полудивизионом миноносцев особого назначения в районе к NO от Рикс-

гефта. Отсюда было сделано заключение о том, что пароход *Гретке Хуго Стинес*, показавший место своего взрыва в 50 милях на NNO от Хелы, взорвался на одном из этих заграждений. В действительности они были поставлены лишь через месяц после гибели этого парохода; повидимому, он попал на заграждение, поставленное 15 декабря *Енисеем* и так и не обнаруженное германцами (по крайней мере до конца описываемого здесь периода).

В тактическом отношении интересно то обстоятельство, что оба заграждения стояли в небольшом расстоянии (1—3 мили) к Ost'у от меридиана Хелы, по которому, по всей вероятности, проходила ось обследованного фарватера. Если бы работу выполняли русские тральщики, то они придерживались бы оси фарватера и могли бы обнаружить заграждения лишь в том случае, если у них была ошибка в счислении к Ost'у или если бы они произвели обследование т у д а и о б р а т н о также к Ost'у. Способ обследования, примененный германскими тральщиками, Ролльманом не указывается; возможно, что ось фарватера проходила восточнее меридиана Хелы.

Нейфарвассерский вспомогательный дивизион доказал, таким образом, свою способность работать на заграждениях. В перечне его действий с 1 января по 17 марта значатся: охранная служба, охота за подводными лодками и траление в Данцигском заливе; повидимому речь идет о систематическом протраливании входа в Нейфарвассер, впервые организованном в январе 1915 г. наподобие протраливания входа в Свинемюнде. Однако, определение границ вновь обнаруженных заграждений предполагалось поручить II дивизиону тральщиков, а нейфарвассерский дивизион к 14 апреля закончил большую работу по проведению прибрежного фарватера от Брюстерорта до Мемеля. На этот раз система постановки заграждений вдали от берегов оказалась для русских невыгодной, потому что заграждение, поставленное 20 ноября к N от Брюстерорта, осталось к N от зоны прибрежного фарватера; оно не было обнаружено и не отвлекло II дивизион от выполнения других задач. Из рассмотрения действий, связанных с поисками русских заграждений и с проведением фарватеров, выяснилось, что еще успешнее оказалось бы применение смешанной системы постановки заграждений — частью вдали от берегов, а частью под самым берегом.

II дивизиону не удалось довести до конца работы на заграждениях, обнаруженных в районе между Риксгефтом и Мемелем, потому что осложнения, возникшие на западе, заставили пр. Генриха отдать распоряжение о немедленном вызове дивизиона в Свинемюнде. Перед тем два парохода, *Кенигсберг* и *Бавария*, погибли в середине марта на неизвестном для германцев заграждении, поставленном *Амуром* к W от банки Штольпе; 1 апреля из-за невнимательности погиб пароход *Гретке Хемсот* при проходе поперек уже известного заграждения к N от Арконы. Бо́льшая часть команд пароходов была спасена, но в судовладельческих кругах вновь возникло сильное беспокойство. К тому же «в начале апреля с разных сторон поступили сведения о подготовлявшемся неприятелем

20 Зак. 1511. — И. А. Киреев.

ряде новых минных постановок. Швеция прекратила даже рейсы пароходов между Засницем и Треллеборгом» [3, стр. 4]. Русские действительно готовились поставить с открытием навигации несколько минных заграждений, но не у германских берегов, а на подходах к Оланду и к некоторым портам Ботнического залива; возможно, что происходившие в Або приготовления (в частности приемка мин *Ильменем*) были замечены агентами разведки, и таким образом русские заграждения, которые не принесли никакой пользы в пунктах постановки, оказали косвенное влияние на ход тральных работ у германского побережья.

Возникла очередная паника, о которой упоминалось и в докладе от 25 марта, представленном пр. Генрихом кайзеру [3, стр. 27] и касавшемся обстановки, которая создалась в январе после гибели первых пароходов. В начале апреля положение казалось не менее серьезным. «Понятно, что гибель пароходов вследствие невозможности точно установить ее причины, в соединении со сведениями о появлении подводных лодок, возбудила сильное беспокойство в кругах судовладельцев и страховых обществ. Только постепенно командующему морскими силами и командующим морскими станциями, на обязанности которых лежали информация и инструктирование торговых палат и портовых управлений, удалось восстановить в прежних размерах очень важный морской товарообмен со Швецией» [3, стр. 4].

II дивизион тральщиков 9 апреля в районе взрыва *Кенигсберга* установил наличие заграждения (южная часть заграждения, поставленного 19 ноября *Амуром*), а 11—13 апреля «для верности» еще раз протралил фарватеры по курсам Свинемюнде—Засниц—Сандхаммар—Моен—Засниц (в первый раз эта работа была выполнена в начале марта); на участке к W от Свинемюнде этот фарватер был проложен вплотную к побережью Померании.

Мин найдено не было, и фарватеры были объявлены свободными для плавания.

После краткого ремонта II дивизион тральщиков с 23 по 30 апреля совместно с фридрихсортским дивизионом работал в районе к SO от банки Штольпе. Все подобные работы производились без охраны. Правда, в конце февраля и в первой половине марта *Любек* и *Тетис* поочередно несли дозорную службу в районе к Ost'у от линии Сандхаммар—Борнхольм—Иерсгефт, а по окончании мемельской операции некоторым прикрытием для тральщиков, работавших в районе к W от Мемеля, являлись те же крейсеры, находившиеся в Мемеле (8 апреля *Тетис* ушел на W). Впрочем с середины февраля до конца апреля 1915 г. Финский залив был покрыт льдом, поэтому германские тральщики могли не опасаться внезапного появления русских крейсеров или миноносцев. Зима являлась для них столь же надежной защитой, как и общая стратегическая обстановка и недостаточная предприимчивость германцев, благодаря которым русские тральщики, работавшие с весны до глубокой осени на передовом театре, начиная с 28 августа 1914 г. и до конца войны, ни разу не были атакованы в море германскими надводными кораблями.

Если в этом отношении обе воюющие стороны оказались в одинаковых условиях, позволивших им беспрепятственно работать на загражденях в своих водах, то разница в ледовых условиях, благодаря которым русский флот в течение 2½ месяцев был заперт в своих водах, имела для германцев существенное значение: ко времени очищения Финского залива от льда германские тральщики успели, хотя и в самых общих чертах, выяснить характер и расположение семи русских заграждений, что и позволило германскому командованию с весны 1915 г. более уверенно предпринять активные действия у курляндского побережья. Конечно эти действия были бы предприняты и в том случае, если бы траление было менее успешным, но они были бы сопряжены с бо́льшими затруднениями.

III. ТРАЛЕНИЕ ПРИ ЗАНЯТИИ ЛИБАВЫ

Стоило нейфарвассерскому дивизиону раза два затралить мины, как его уже сочли способным проводить корабли за тралами. Подобным же образом менялись взгляды на применение глубокосидящих тральщиков и у русского командования.

25 апреля, когда потребовалось оказать содействие частям германской армии, продвигавшейся на север, нейфарвассерскому дивизиону было приказано бросить работы в Данцигском заливе и итти в Мемель. 26 апреля «с наступлением темноты вспомогательный дивизион тральщиков вышел на работу вдоль побережья и при лунном свете и при спокойном море легко проложил и обставил буями фарватер» [3, стр. 46]. По этому фарватеру, длиною до 40 миль, 27 и 28 апреля маневрировали крейсеры и миноносцы, обстреливавшие побережье и производившие демонстрацию и разведку в сторону Либавы; при этом 10 тральщиков изображали 28 апреля «транспортную флотилию».

30 апреля дивизион был выслан «проконтролировать фарватер к Либаве, так как противник мог попытаться поставить мины с находившихся в либавской гавани пароходов, пользуясь буями, которые обозначали германский протраленный фарватер» [3, стр. 48]. Утром тральщики вышли на работу под прикрытием подводной лодки *UA*; днем ее сменил *Аугсбург*. В районе Бернатена была затралена мина, поставленная на глубину 4,5 *м*; при буксировании она взорвалась. С помощью воздушной разведки было установлено, что в Либаве не было судов, пригодных для производства дальних минных постановок. Отсюда было сделано правильное заключение относительно наличия мелких заградителей, которые и производили постановку мин на подходах к Либаве с S и SW.

В тот же день утром *Тетис* с тремя миноносцами вышел на разведку к Ирбену. Отряд прошел вдали от берега, чтобы войти в Рижский залив незамеченным. На обратном пути в Мемель «для усиления впечатления» предполагалось пройти вдоль побережья, но своевременно полученное по радио уведомление об обнаружении нового заграждения у Бернатена заставило отряд повернуть в море.

К концу апреля тральные работы у германского побережья настолько подвинулись вперед, что корабли могли уже без помощи тральщиков передвигаться по прибрежному фарватеру на всем протяжении от Киля до Мемеля и далее почти до Либавы.

К.-адм. Гопман, вступивший 22 апреля в командование разведывательными силами Балтийского моря, вечером 1 мая получил уведомление о предстоявшей атаке Либавы с суши. По вопросу о содействии, которое флот мог оказать армии, Гопман придерживался мнения о преимущественном значении крейсеров и миноносцев, которые «подходили ближе к побережью без особых затруднений и разворачивались быстрее линейных кораблей, вынужденных строго придерживаться границ протраленного фарватера. Кроме того, возникла необходимость в сильном дозоре для прикрытия работ тральщиков с N, так как воздушная разведка не могла полностью обеспечить своевременного предупреждения о появлении неприятеля» [3, стр. 53]. По просьбе пр. Генриха, попрежнему не имевшего в своем распоряжении флагманского корабля и руководившего операциями из кильского замка, из Северного моря была выделена IV разведывательная группа (4 легких крейсера) с двумя флотилиями миноносцев.

Подготовка к операции началась немедленно. Решено было заранее протралить прибрежный фарватер от Мемеля до Либавы и поддерживать его чистым от мин для плавания больших кораблей. Для этой цели, кроме нейфарвассерского дивизиона, был командирован II дивизион тральщиков, прервавший для этого работы у банки Штольпе.

Траление было начато с утра 2 мая под прикрытием *Любека* и миноносца *V-108*. Благодаря хорошей погоде вскоре было найдено обнаруженное 30 апреля заграждение. При этом выяснилось, что заграждение простиралось мористее, чем предполагалось, и имело направление Ost—W; оно находилось милях в 5 на SW от южных ворот либавского аванпорта.

В дальнейшем нейфарвассерский дивизион получил задание ежедневно контролировать протраленный фарватер, а II дивизиону тральщиков была дана задача форсировать обнаруженное заграждение и проложить затем фарватер к Либаве как можно ближе к линии 10-метровых глубин, обойдя заграждение с Ost'a.

4 мая II дивизион милях в двух южнее заграждения обнаружил новые мины. Весь прибрежный район от широты Бернатена (56°22') на 6 миль к N был объявлен опасным, и фарватер пришлось прокладывать мористее, в расстоянии 6 миль от берега. На ночь вновь (как и 2 мая) были оставлены 2 миноносца для охраны протраленного фарватера, а в течение дня работы охранялись *Любеком* и двумя миноносцами, ходившими зигзагообразными курсами мористее тральщиков. Кроме того производилась воздушная разведка самолетами с авиаматок *Ансвальд* и *Глиндер*, высылавшимися ежедневно утром и вечером на 60 миль северо-западнее Мемеля. Всеми этими операциями руководил 2-й флагман, коммодор Карф.

В течение 5 и 6 мая II дивизион закончил протраливание фарватера, доведя его до точки, находившейся милях в 4 на NW от

северных ворот либавского аванпорта. Подготовлены были также места, назначенные для крейсеров для обстрела русских войск и батарей.

IV разведывательная группа и 14-я и 15-я полуфлотилии миноносцев, командированные Флотом Открытого моря, 4 мая вышли из Киля в Данциг. Из опасения перед минами, им было приказано итти прибрежным фарватером вдоль померанского побережья; в особенности они должны были остерегаться плавающих мин, и от Иерсгефта до Риксгефта им разрешалось итти только в светлое время суток. Пополнив в Нейфарвассере запасы топлива и выйдя утром 6 мая в море, отряд прошел по прибрежному фарватеру мимо Брюстерорта и Мемеля и, дойдя до параллели 56°, повернул на W. Около полуночи была выстроена дозорная линия на высоте Хоборга.

Атака ожидалась 7-го, поэтому днем 6 мая Гопман с тремя броненосными крейсерами и броненосцем береговой обороны *Беовульф* вышел из Нейфарвассера и по прибрежному фарватеру подошел в 4 ч. 30 м. 7 мая к Бернатену, встретившись здесь с крейсерами Карфа. Четырьмя часами ранее *Новик* и полудивизион миноносцев особого назначения поставили два минных заграждения, одно в 20 милях на SW, а другое в 10 милях на NW от Либавы. В 3 часа дозорная линия, выстроенная IV разведывательной группой и 19-ю миноносцами, в 60 милях на NW от Либавы вошла в соприкосновение с 1 бригадой крейсеров, высланной для поддержки заградительной операции.

Оба заграждения, поставленные русскими миноносцами, остались в стороне от протраленного германцами фарватера, не причинили германцам никакого вреда и «никогда не были обнаружены» [3, стр. 72].

Гопман узнал о появлении русских крейсеров лишь около 6 часов, когда все его соединенные силы находились на протраленном фарватере, в 5 милях западнее Либавы, в районе между аванпортом и заграждением, поставленным 2 августа 1914 г. *Аугсбургом*. Доверие к тральщикам было уже так велико, что Гопман решил, в случае необходимости, поддержать дозорные крейсеры IV разведывательной группы, не обходя опасный район далеко с S, а итти прямо на N, следуя за тралами вдоль берега. Помощи не потребовалось, и через час Гопман повернул к Либаве.

Вся операция по занятию Либавы, не встретившая серьезного противодействия, не должна была, в сущности сопровождаться никакими потерями для германских морских сил. Однако кап.-лейт. Герке, оставшийся после ухода Беринга в штабе Гопмана, жаждал случая проявить свои «боевые качества». Утром 7 мая он предложил свои услуги для производства разведки. Гопман предоставил в его распоряжение миноносцы *S-138* и *S-141*. Подойдя к южным воротам аванпорта, миноносцы заметили несколько мин, стоявших близко к поверхности, и приступили к тралению со шлюпок. Вскоре приблизились остальные миноносцы X флотилии; шлюпки, вооружившись кошками и катерными тралами с подрывными патронами, занялись очисткой входа от боновых и сетевых заграждений. Не-

ожиданно на *S-128*, стоявшем с застопоренными машинами, раздался сильный взрыв. Кормовая часть была совершенно оторвана, но миноносец остался на плаву. 5 человек были убиты и 6 человек ранены. Миноносец отбуксировали в Мемель.

Не повезло и начальнику штаба Гопмана, Михельсону. Утром 8-го мая стоял туман, задержавший начало тральных работ до полудня. Нескольким тральщикам II дивизиона было приказано протралить фарватер от места стоянки крейсеров (в 2½ милях на NW от северных ворот) до северного входа в аванпорт. Тем временем Герке на шлюпке прошел аванпорт и далее до торговой гавани. Промером, произведенным в воротах, он установил, что северный вход свободен, поэтому Гопман отправил Михельсона на миноносце *V-107* в гавань для переговоров с сухопутным командованием. Миноносец прошел по протраленному фарватеру к северным воротам, откуда он должен был итти (в пределах аванпорта) под проводкой четырех тральщиков, прошедших уже ворота и ожидавших его в аванпорте. Тральщики пропустили при этом мину, стоявшую в аванпорте, и когда *V-107*, пройдя ворота, стал ворочать за тральщиками, у него под носом взорвалась мина. 1 человек погиб и 2 человека, в том числе Михельсон, были ранены. Бессмысленная потеря быстроходного миноносца явилась результатом или какого-то технического недостатка трала или некоторой неопытности тральщиков.

7 мая, когда выяснилось, что в воротах аванпорта поставлены мины, тотчас был вызван свинемюндский вспомогательный дивизион, работавший у банки Штольпе; он присоединился к отряду Гопмана вечером 8 мая. С утра 9 мая *Индианола* и *Инкула* спустили на воду катеры. При протраливании фарватера в аванпорте, от северных ворот к торговой гавани, было взорвано много мин. II дивизион протралил прямой фарватер от заграждения у Бернатена на N. Нейфарвассерский дивизион нес охранную службу против подводных лодок. С этого дня начались систематические работы по очистке рейда и гавани от мин и от прочих заграждений. Временно они были прерваны в связи с уходом отряда Гопмана в Нейфарвассер за углем; кроме того, некоторую роль сыграла первоначальная неуверенность, существовавшая в связи с разногласиями в среде германского верховного командования по вопросу о целях и планах войны на востоке.

11 мая отряд Гопмана ушел в Нейфарвассер. На походе II дивизион тральщиков охранял матки свинемюндского дивизиона; тем не менее в районе между Полангеном и Папензе *E-9* атаковала *Инкулу*, но командир парохода сумел отвернуть от двух торпед. К вечеру тральщики пришли в Нейфарвассер. II дивизион вскоре ушел в Киль. Старые миноносцы, из которых состоял дивизион, требовали срочного ремонта; «с начала войны они выдержали свыше 100 сильных минных взрывов и вследствие этого почти все имели течь».

Для работ в Либаве были оставлены нейфарвассерские тральщики. Кроме того Гопман выслал половину свинемюндского дивизиона. Присутствие подводных лодок в районе между Либавой и

Брюстерортом представляло большую опасность для маток, поэтому 15 мая 6 катерных тральщиков самостоятельно прошли из Нейфарвассера в Пиллау. Пройдя Кенигсберг, 17-го, несмотря на большую волну, они через Куришгаф достигли Мемеля, а через сутки благополучно прибыли в Либаву. Затем, для ускорения работ были посланы остальные 6 катеров. «*Индианола* и *Инкула* в сопровождении двух сторожевых кораблей вышли вечером 22-го из Нейфарвассера и беспрепятственно пришли на либавский рейд. Спустив катерные тральщики, они возвратились в Нейфарвассер, не заметив торпеды, выпущенной по ним с *Е-9* на широте Папензе» [3, стр. 106].

С помощью тральщиков и водолазной баржи в мае и в июне были выполнены самые разнообразные работы по уничтожению мин, обнаруженных в аванпорте и в его воротах, по уборке и отбуксированию затопленных барж и даже по подъему затопленной при мобилизации учебной подводной лодки *Сиг*.

Много трудов потребовалось для расчистки северных ворот. В конце мая здесь были подняты на поверхность бочки с динамитом; после обнаружения кабеля, проведенного по северному молу к посту, который был оборудован в кроне дерева, было высказано предположение о том, что *V-107* взорвался на одной из подобных донных мин.

При очистке средних ворот, затянувшейся до конца июня, водолазная баржа взорвалась на мине; несколько человек было убито и ранено.

Из числа тральщиков нейфарвассерского дивизиона некоторые были заняты несением дозорной службы и поддержанием сообщения с Мемелем. Все еще ожидалось русское контрнаступление, поэтому Гопман считал необходимым поставить оборонительное заграждение у Стейнорта. В связи с этим нейфарвассерский дивизион в ночь с 18 на 19 мая, под прикрытием *V-108*, протралил прибрежный фарватер от Либавы до Стейнорта и далее на 10 миль на NW; мин обнаружено не было. Несмотря на скрытное выполнение работы, вскоре она была повторена после появления у Стейнорта русских миноносцев, производивших разведку. 21 мая, с наступлением темноты, 5 тральщиков нейфарвассерского дивизиона вышли на работу; их прикрывал *Аугсбург*, шедший за тралами под охраной двух миноносцев; 2 миноносца шли впереди тральщиков в дозоре. Это была уже вторая ночная работа нейфарвассерских тральщиков. С этого времени 2 тральщика ежедневно высылались в дозор на 6 миль к N от Либавы; с самого начала работ в порту утром и вечером производилась воздушная разведка миль на 50 в море.

Основные работы по восстановлению либавского порта продолжались в общей сложности более двух месяцев и на долгий срок отвлекли большое число тральщиков от выполнения прочих задач.

Между тем из числа 14 заграждений, поставленных зимой в германских водах, к 1 мая были обнаружены только 7, т. е. 50%, и из числа семи необнаруженных два заграждения послужили впоследствии причиной гибели трех пароходов с ценным грузом.

IV. ПРОВЕДЕНИЕ МОРСКИХ ФАРВАТЕРОВ В ВОСТОЧНОЙ БАЛТИКЕ

Проведением прибрежного фарватера далеко не решался вопрос об обеспечении морских сил безопасными путями. Это была лишь предварительная, первоочередная задача, позволившая восстановить торговое судоходство и оказать армии содействие при занятии Либавы; этим же путем вывозилась из Либавы так называемая «военная добыча» и на *Дейчланде* подвозился в Либаву подвижной железнодорожный состав. В дальнейшем для выполнения активных операций необходимо было проложить ряд морских фарватеров, по которым корабли могли бы выходить из баз в районы больших глубин. Базами этими являлись Киль, Свинемюнде и Нейфарвассер (Данциг).

Проще всего решался вопрос в отношении выходов из Киля (через Феммарн-Бельт) и из Свинемюнде. Двухкратное траление, произведенное в районе к W от меридиана Борнхольма, показало, что в западной Балтике не имелось никаких иных заграждений сверх арконского. Последнее, повидимому в мае — июне, было уничтожено.

Весь район между Борнхольмом и банкой Штольпе считался опасным от мин, но для выхода в Балтийское море из Киля и из Свинемюнде имелся свободный проход к W от Борнхольма. Здесь происходило очень оживленное судоходство, и по этой причине русское командование, при выполнении осенних и зимних заградительных операций, воздержалось от постановки здесь мин; не следовало вызывать осложнений со Швецией, и вообще «командование Балтийским флотом избегало постановки мин на заведомо коммерческих морских путях, но при принятых методах минной войны, конечно, нельзя было избегнуть гибели пароходов» [7, стр. 112]. Повидимому это обстоятельство было хорошо понято германским командованием, потому что отдельные соединения Флота Открытого моря, высылавшиеся для действия в Балтийское море, пользовались иногда проходом к W от Борнхольма; но у Ролльмана нигде не упоминается ни о предварительном тралении, ни о проводке здесь кораблей за тралами.

Значительно труднее было найти выход из положения, создавшегося в средней и в восточной Балтике. Что плавать здесь было возможно только по фарватерам, об этом стало ясно еще в январе, когда пароходам начали рекомендовать постоянные курсы и, в частности, курс N—S по меридиану Хелы. По результату апрельских работ нейфарвассерских тральщиков этот путь оказался опасным, и тогда же возникло намерение провести для выхода из Данцигского залива фарватер на N от Риксгефта. Но для этого не имелось свободных тральщиков, и при операции у Либавы все корабли прошли по прибрежному фарватеру; IV разведывательная группа и две флотилии миноносцев удлинили себе благодаря этому путь почти на 100 миль (в оба конца на 190 миль). Только 12 мая II дивизион тральщиков, шедший из Нейфарвассера в Киль для ремонта, обследовал по пути фарватер, проведенный от Риксгефта

на N до параллели 55°30′. «Мин обнаружено не было, и таким образом из Данцигского залива был проложен второй выход; он был лучше существовавшего до тех пор фарватера, проведенного мимо Брюстерорта и Мемеля» [3, стр. 87]. Однако работа была выполнена слишком узкой полосой, по соседству с которой могли оказаться необнаруженные заграждения; они представляли бы опасность для кораблей, возвращавшихся с моря с ошибками в счислении.

Повидимому германцы допускали, что предельная величина ошибки в счислении кораблей могла достигать в Балтийском море ± 5 миль. И действительно, на основании нескольких отрывочных указаний можно предполагать, что в некоторых случаях штурманская часть была далеко не на высоте. Так например, 24 января 1915 г. *Пр. Адальберт*, имевший накануне обсервацию по маяку Форэ, прошел до Стейнорта всего 80 миль и сел на камни, имея ошибку в счислении около 4 миль; 1 июля две группы кораблей, вышедших для выполнения заградительной операции у Богшера, не могли соединиться в назначенном пункте, так как у *Роона* была ошибка в счислении на несколько миль к S. В конце сентября *Аугсбург* и *V-100* не рискнули подойти к Тахконе для атаки сторожевого миноносца; счисление было недостаточно точным для прохода между действительными и воображаемыми минными заграждениями в районе к N от Даго.

По всей вероятности, на основе случая с *Пр. Адальбертом*, фарватер у Риксгефта решено было расширить до 10 миль. Но свободных тральщиков не было. Нейфарвассерский дивизион был занят в Либаве, а II дивизион находился в ремонте. Катерные тральщики были необходимы в Либаве и к тому же они не годились для выполнения разведывательного траления и применялись исключительно для работ на заграждениях.

Германцы стали пользоваться выходом у Риксгефта тотчас после его обследования, но при возвращении соблюдались особые меры предосторожности. Впервые, в ночь на 14 мая, по нему прошел отряд Гопмана, направлявшийся к устью Финского залива для постановки заграждения «А». Сразу же выяснились трудности, связанные с плаванием по морскому фарватеру кораблей, которые привыкли пользоваться широким, хорошо обставленным прибрежным фарватером. 15 мая с рассветом разразился шторм силою до 9 баллов. «Когда после полудня ветер зашел на NNW и ослабел до 7—8 баллов, было уже поздно входить на фарватер у Риксгефта. Гопман не хотел в темное время суток итти через загражденный русскими район, где после шторма можно было встретить большое количество сорванных мин. Он лег на курс к южной оконечности Эланда для получения точного места, откуда утром 16 мая при все еще свежем ветре он вошел на фарватер» [3, стр. 92].

Действительно, при возвращении мимо Риксгефта германские корабли подвергались большой опасности, но не столько от плавающих мин, сколько со стороны заграждения, поставленного 14 декабря *Рюриком* в 22—26 милях на 7°—15° от Риксгефта; западный его конец находился в расстоянии около 2½ миль от оси протраленного

12 мая фарватера и, как это вскоре выяснилось, оно на всем своем протяжении было еще в ту пору действительным. Русским кораблям также приходилось возвращаться с моря по фарватеру, ось которого проходила в 1—4 милях от германских заграждений «С» и «А», но оба эти заграждения были далеко не столь действительными, каковым оказалось заграждение *Рюрика*.

Наибольшие затруднения встретила при возвращении подводная лодка *UA*; 18 мая у нее перестал действовать гирокомпас, но она благополучно миновала неизвестное еще заграждение и 19-го пришла в Данциг.

Следующий поход мимо Риксгефта, совершенный отрядом Гопмана 23—26 мая для постановки заграждения V, также закончился благополучно. «По обыкновению по пути попадались плавающие русские мины, которые были расстреляны». Перед возвращением отряда миноносец *S-141* был выслан вперед к Риксгефту с приказанием точно определиться и стать в роли маячного корабля у северного конца протраленного фарватера. «Это было особенно важно по той причине, что часть многочисленных русских заграждений еще не была точно установлена. Но в эту ночь предусмотрительность была напрасной, потому что огонь маяка Риксгефт, зажженный на 2-часовой срок по требованию *S-141*, был обнаружен флагманским кораблем с расстояния около 60 миль» [3, стр. 98].

Кроме задачи по расширению фарватера у Риксгефта, в районе между Риксгефтом и Мемелем вообще предполагалось выполнить ряд крупных работ, для чего II дивизион тральщиков 29 мая должен был прибыть в Нейфарвассер. Однако дивизион вступил в строй по частям, и первоначальный план был изменен. Наличие заграждения, на котором 25 января подорвался *Аугсбург*, еще не было установлено тралением; точно так же не было известно ничего определенного относительно заграждения, на котором в марте погибли пароходы *Кенигсберг* и *Бавария*. Когда вступили в строй 7 тральщиков II дивизиона, их выслали к месту взрыва *Аугсбурга*. Выйдя на работу 24 мая, они вскоре же установили границы и направление заграждения, поставленного 13 января *Олегом* и *Богатырем*; при этом было вытралено несколько мин. По пути в Данциг тральщики протралили часть прибрежного фарватера от Штольпемюнде до Стило и, не обнаружив здесь мин, 28 мая прибыли к Риксгефту.

Пожелание Гопмана о том, чтобы фарватер длиной 50 миль был протрален на ширину в 10 миль, не могло быть осуществлено в течение краткого срока, данного в распоряжение тральщиков, и они приступили к выполнению этой работы зигзагообразными курсами. Простой случайностью явилось то обстоятельство, что они обнаружили при этом заграждение, поставленное *Рюриком*. Тральщики *Т-49* и *Т-54* наткнулись на мелкопоставленные мины и получили тяжелые повреждения кормовых частей; их удалось удержать на плаву и довести на буксире в Данциг.

В тот же день вступили в строй еще 5 тральщиков II дивизиона. Их также выслали в Христиансэ, потому что по результату прежних работ, выполненных 9 апреля и 24 мая, выяснилось, что заграждение распространялось далеко к востоку. 29 мая тральщики сделали

много галсов в районе между заграждением *Богатыря* (восточная часть заграждения № 14) и заграждением, поставленным 19 ноября *Амуром*, но до конца дня мин не обнаружили. Вечером группа направилась в Данциг и вскоре после этого попала на северную часть заграждения *Амура*. «Оба тральщика первой пары, шедшие правее и левее ведущего, наткнулись на мины; *Т-47* разломился по середине и тотчас затонул; *Т-51* получил тяжелое повреждение в носовой части, и его также не удалось удержать на плаву. Пока *Т-104* спасал команду с последнего, вместе с *Т-47* погибло 20 человек во главе с командиром» [3, стр. 117].

К весне 1915 г. вход в Нейфарвассер был углублен, и благодаря этому отпали основные неудобства, с которыми германцы сталкивались в 1914 г., когда броненосные крейсеры принуждены были выходить в море с неполным запасом угля. В связи с оборудованием Данцига и в особенности после занятия Либавы значение Свинемюнде, как опорного пункта, отошло на второй план, и первоначальное намерение проложить фарватер между Борнхольмом и банкой Штольпе было отложено на неопределенный срок. Из состава II дивизиона почти одновременно выбыла одна треть тральщиков, положение же в восточной Балтике после обнаружения заграждения у Риксгефта стало еще затруднительнее.

Ввиду важности проведения выходного фарватера у Риксгефта, Гопман тотчас по получении уведомления об обнаружении заграждения выслал в Либаву *Индианолу* за шестью катерами. «2 июня, с наступлением хорошей погоды, *Индианола* стала на якорь невдалеке от вновь обнаруженного заграждения; свободных кораблей для охраны от подводных лодок не было, и оставалось рассчитывать на то, что неприятельские подводные лодки не будут действовать так близко от собственного заграждения».

Уже через несколько часов было выяснено, что заграждение начиналось в пределах 6-мильной зоны фарватера, в 300 метрах западнее места взрыва *Т-49* и *Т-54*, и шло отсюда на NO. Четкость в работе и искусство, проявленные катерными тральщиками в течение трехдневной работы на этом заграждении, хорошо видны из приведенных Ролльманом подробностей. «Мины были поставлены с очень короткими интервалами и с переменной глубиной постановки; их расположение в шахматном порядке свидетельствовало о том, что они были сброшены с бортовых скатов и, повидимому, незадолго до их обнаружения, о чем свидетельствовало хорошее состояние наружной окраски. Как это часто наблюдалось у русских мин, они стояли на очень легких якорях и имели приборы, делавшие их безопасными при сбрасывании», соседние мины не взрывались от детонации даже на самом близком расстоянии. «В общей сложности было уничтожено 23 мины. Заграждение имело в длину 5,6 мили и имело два перерыва, наводившие на мысль о том, что его ставили с нескольких кораблей» [3, стр. 117].

Сопоставление с русскими данными показывает, что расположение мин было выяснено правильно. *Рюрик* поставил здесь 120 мин образца 1908 г. банками по 40 мин с промежутками полмили между банками и 150 фут (46 *м*) между минами; углубление мин было

смешанное — 10 фут и 16 фут (3 *м* и 5 *м*). Заграждение имело в длину 5½ миль и было направлено по румбу NO—SW. Координаты крайних точек заграждения, определенные германцами, несколько отличались от координат, определенных *Рюриком* по счислению. Крейсер не имел обсервации со времени выхода из Ревеля, и к моменту начала постановки заграждения на крейсере считали себя мили на 3 к SO от истинного места. Только благодаря этой ошибке в счислении заграждение и оказалось в зоне риксгефтского фарватера; если бы оно было поставлено в назначенном *Рюрику* месте, то едва ли оно когда-либо было бы обнаружено германцами, так как оно начиналось бы на восточной кромке 10-мильной зоны риксгефтского фарватера.

При очередном походе, предпринятом 2 июня отрядом Гопмана для постановки заграждения у южного входа в Моонзунд, о существовании заграждения у Риксгефта было уже известно. «Севернее Риксгефта отряд прошел мимо *Индианолы*, катерные тральщики которой работали на западной части недавно обнаруженного заграждения. Для безопасности впереди отряда в этом районе шел II дивизион тральщиков с поставленными тралами» [3, стр.121]. Утром 6 июня, при возвращении к Риксгефту, как и в прошлый раз, был выслан миноносец, обозначивший крейсерам вход на протраленный фарватер.

4 июня, перед тем как прервать начатые на заграждении работы, катерные тральщики поставили у западной границы заграждения несколько вех. Повидимому катеры, находившиеся в почти непрерывной работе в течение полутора месяцев, нуждались в ремонте; с 17 июня они находились в готовности выйти на совместную работу с II дивизионом. 11 июня II дивизион повторил зигзагообразное обследование, пройдя на этот раз всю зону фарватера и не обнаружив мин. «*Индианола* шла во время траления за дивизионом; при этом, с одной стороны, сам дивизион защищал ее от атак подводных лодок, а с другой стороны, работа тральщиков проверялась с большого корабля, обладавшего бóльшими возможностями в смысле точности прокладки» [3, стр. 118].

Работа 11 июня явилась предварительным обследованием в том смысле, как это понималось русскими, потому что в тот же день по риксгефтскому фарватеру вышел в крейсерство отряд Гопмана. 13-го он вернулся в Данциг, причем на этот раз при крейсерах было всего 4 миноносца и ни один из них не мог быть выслан вперед к Риксгефту. Вехи, обозначавшие западный конец заграждения, были малоприметны, а ночью и совсем бесполезны, поэтому Гопман счел необходимым заменить их светящимся баканом или дозорным кораблем, поставленным на якорь в виде маяка у северного конца фарватера. Пр. Генрих отклонил это предложение, полагая, что подобное обозначение фарватера принесет пользу также и неприятелю, не говоря о трудности, с точки зрения морской практики, постановки на якорь судна на глубине 85 *м*. Гопман продолжал настаивать, и вскоре пр. Генрих согласился с целесообразностью наличия плавучего маяка, который выходил бы по требованию на короткий срок.

Выходом у Риксгефта германские корабли особенно часто пользовались в июне, в начале июля и в августе, в период операций в Рижском заливе. 17 июня здесь прошли в море *Аугсбург* и *Дейчланд* с 4 миноносцами, в ночь на 21 июня —3 броненосных крейсера и *Альбатрос*, 25-го — *Пр. Адальберт*, *Пр. Генрих*, *Альбатрос* и 4 миноносца и в ночь на 1 июля — *Роон*, *Альбатрос* и 5 миноносцев. Возвращение происходило частью через Либаву, а иногда мимо Риксгефта. Маячным судном была назначена *Индианола*; 22 июня, при возвращении броненосных крейсеров, она не могла выйти в море, поэтому миноносец *G-135*, находившийся при отряде Гопмана, для проверки счисления был выслан к Хоборгу; «точное определение места было очень необходимо, так как места, определенные астрономическим путем, были неверны из-за мглистого горизонта» [3, стр. 142]. Вечером 26 июня *Индианола* выходила навстречу *Пр. Генриху*. 2 июля, после боя у Эстергарна, *Аугсбург*, *Роон* и *Любек*, определившись по Хоборгу, самостоятельно подошли на 17 миль к Риксгефту, после чего пошли в Данциг зигзагообразными курсами, опасаясь подводной лодки, которая пятью часами ранее подорвала крейсер *Пр. Адальберт*. *Пр. Генрих*, шедший совместно с *Пр. Адальбертом* и вернувшийся после атаки в Нейфарвассер, также шел зигзагами насколько это позволяла ширина прибрежного фарватера. *Аугсбург* и 3 миноносца, вышедшие 4 июля из Нейфарвассера по риксгефтскому фарватеру, при возвращении, в ночь на 5 июля, вызвали маячное судно, которое открылось своевременно.

Германское командование всеми способами пыталось выяснить расположение русских минных заграждений. Учитывались все поступавшие сведения с тем, чтобы определять приближенное место постановки по образцу мин, по степени их обрастания и по направлению дрейфа. Обработка этих материалов производилась командующими морскими станциями, в штабе пр. Генриха и в морском генеральном штабе. Едва ли это мероприятие принесло существенную пользу; наблюдения следовало организовать с самого начала войны, но при существовавших в 1914 г. настроениях об этом никто не задумывался. Когда же стали взрываться корабли и пароходы и когда повсюду стали встречаться плавающие мины, было уже не так легко разобраться во всех материалах. Русские в разное время, в период с 31 октября 1914 г. по 14 февраля 1915 г., т. е. в течение 3½ месяцев поставили в германских водах в общей сложности 1910 мин трех образцов (1906, 1908 и 1912 гг.). В апреле и в мае поздно было заниматься вычислениями среднего направления дрейфа, основанными к тому же на данных береговых метеорологических станций. Однако, в некоторых случаях, когда соседние заграждения стояли недалеко от берега, причем мины были различных образцов, нетрудно было сделать соответствующие выводы по результату осмотра мин, выброшенных на берег штормами.

Особое внимание привлекало померанское побережье. В мае, после сильного шторма, здесь было обнаружено на берегу 20 мин, поэтому пароходам, во избежание опасности от плавающих мин,

рекомендовалось проходить район банки Штольпе только в светлое время суток. В апреле возникли предположения о существовании еще одного заграждения сверх шольпинского; его «долго и тщетно искали весной». Эти догадки, основанные, очевидно, на изучении образцов сорванных мин, подтвердились только 9 июня: рыбаки обнаружили две мины, стоявшие на якорях в районе к NW от маяка Стило. «23 июня туда отправилась *Индианола* со своими катерами, и в течение следующих двух дней были затралены и уничтожены очень глубоко стоявшие и сильно обросшие мины. После некоторого перерыва, вызванного плохой погодой, в этом месте было найдено много мин, стоявших тремя линиями, которые были удалены одна от другой на 2 мили. Некоторые мины, находившиеся вне общего направления линий, вероятно были оттащены со своих мест рыбачьими сетями» [3, стр. 118]. Последнее предположение представляется весьма вероятным, потому что на заграждении у Риксгефта, где рыбной ловли не производилось, правильное расположение линий мин свидетельствовало о большой стойкости мин, несмотря на то, что они были поставлены «на очень легких якорях»; за промежуток времени в полгода, протекший от момента их постановки *Рюриком*, мины не были снесены в сторону ни ветрами, ни течениями.

Заграждение, обнаруженное у Стило, было поставлено 14 декабря *Адм. Макаровым*, причем проверка счисления, произведенная по маякам, которые горели в эту ночь на южной оконечности Готланда, показала, что заграждение было поставлено точно в заданном месте; но по германским данным [3, карты 1, 4 и 8] оно находилось милях в трех к SO от того места, где считал себя *Адм. Макаров*, и распространялось в пределах зоны прибрежного фарватера. Повидимому германские корабли и пароходы, много раз пользовавшиеся прибрежным фарватером, старались прижиматься к берегу, чтобы не попасть на шольпинское заграждение, чем и объясняется тот факт, что ни одно германское судно не взорвалось на заграждении *Адм. Макарова* (см. примечание 1 к Приложению 4). Надо еще заметить, что на карте был проложен фарватер шириной от 4 до 6 миль, а в действительности вплоть до середины сентября протраливалась лишь узкая полоска; сплошное же обследование всей зоны фарватера произведено было лишь в районах арконского и шольпинского заграждений. Прочие детали более или менее сходятся. Крейсер поставил 63 мины образца 1912 г. тремя банками, по 21 мине в каждой банке; углубление мин было смешанное, как и у *Рюрика*, но германцы обнаружили только глубокопоставленные мины, следовательно мины с меньшим углублением были к этому времени сорваны. Впрочем работы на этом заграждении не были доведены до конца, потому что 2 июля, когда мимо *Индианолы* проходил *Пр. Адальберт*, подорванный торпедой у Риксгефта, Гопман приказал *Индианоле* поднять катеры и следовать за крейсером, так как ее помощь могла потребоваться до прихода вызванных из Свинемюнде буксиров и пароходов с водотливными средствами. Кроме того *Индианолу*, не имевшую охраны, нельзя было оставить одну в опасном районе.

Выход из строя 4 тральщиков II дивизиона заставил перевести в состав дивизиона более крупные миноносцы из серии 60-х номеров; их взяли из состава кильского дивизиона охраны рейда и приступили к установке на них трального вооружения. Впредь до их готовности в строю, кроме ведущего *T-104*, остались всего 7 миноносцев. После обследования риксгефтского фарватера (11 июня) Гопман выслал их на работу у Брюстерорта. Здесь был намечен еще один выход из Данцигского залива длиной в 50 миль и шириной 6 миль по направлению на NNW от маяка. После того как ряд кораблей подвергся атакам подводных лодок на прибрежном фарватере в районе между Папензе и Брюстерортом, решено было провести еще один фарватер к Либаве в расстоянии около 20 миль от берега; в южной части, до параллели 56°, его ось была намечена по меридиану 20°25′, т. е. в свободном промежутке между двумя заграждениями, которые стояли в районе к W от Мемеля и координаты которых были определены II дивизионом в конце марта и в начале апреля.

Опасность, угрожавшая миноносцам II дивизиона при работе на русских заграждениях, из которых некоторые повидимому были мелкопоставленными, побудила Гопмана прийти к решению о совместном использовании II дивизиона с свинемюндским дивизионом катерных тральщиков. Мореходные, но сравнительно глубоко сидевшие тральщики должны были сначала обследовать фарватер «вообще», моторные же тральщики — определять и уничтожать минные заграждения, обнаруженные миноносцами.

В течение нескольких дней тралению препятствовала свежая погода. 17 и 18 июня был обследован новый фарватер в Либаву, хотя сила ветра временами достигала 6 баллов. В следующие дни стояла хорошая погода, и новый фарватер от Брюстерорта в море был обследован без всяких затруднений. Ни в том, ни в другом случае помощь катерных тральщиков не потребовалась, так как ни на одном из новых фарватеров мин обнаружено не было. Таким образом половина свинемюндского дивизиона в течение 5 дней простояла без дела, хотя риксгефтское заграждение, в течение всей кампании доставлявшее германцам множество забот, было только определено, но еще далеко не уничтожено. В данном случае в простое катеров виновны были приведенные выше тактические соображения Гопмана, не слишком обоснованные, потому что не было никакой уверенности в том, что II дивизион обязательно обнаружит заграждения и при этом мелкопоставленные. Бывали и другие случаи неумелого использования тральных сил, о чем свидетельствовал приказ пр. Генриха от 8 июля, согласно которому «служба тральщиков в смысле порядка работ по тралению и уничтожению заграждений должна была быть более однообразно организована и обеспечена единым руководством» [3, стр. 179].

Со дня издания этого приказа вплоть до середины сентября никаких тральных работ в германских водах не производилось, поэтому ничего нельзя сказать, каковы были бы здесь успехи при наличии «единого руководства», осуществленного в лице Гопмана. Что же касается тральных работ, выполненных в германских водах

до 8 июля, то главный их недостаток заключался в применении неправильных тактических приемов, и только благодаря счастливым случайностям германские корабли и пароходы до поры до времени перестали взрываться на русских минах.

Все три работы — на риксгефтском и брюстерортском фарватерах и на морском фарватере в Либаву — попрежнему были выполнены зигзагообразными галсами, и главная удача германцев заключалась в том, что большое заграждение *Енисея* оказалось в стороне от брюстерортского фарватера. Если счисление *Енисея* было правильным, то восточный конец поставленного им 15 декабря заграждения должен был находиться в $2^1/_2$ милях западнее 7-мильной зоны брюстерортского фарватера. Но при обследовании морского фарватера в Либаву было пропущено заграждение, поставленное 26 ноября четырьмя миноносцами I дивизиона в 28 милях на WNW от Мемеля; северная часть этого заграждения примерно на 1 милю заходила в пределы 6-мильной зоны фарватера, обследованной загзагами.

1 июля пароход *Урсула Фишер*, шедший по новому фарватеру из Либавы с грузом военной добычи и с двумя требовавшими ремонта самолетами, отклонился от оси фарватера к W и взорвался на пропущенном тральщиками заграждении; через 40 минут пароход погиб, а команда была спасена на шлюпках. Спущенные на воду самолеты достигли берега. По мнению летчиков, пароход попал на заграждение, но остальные участники катастрофы полагали, что виновата была торпеда. Последняя версия восторжествовала особенно после того, как на следующий день *Пр. Адальберт* был подорван подводной лодкой у Риксгефта. Если неправильный тактический прием, примененный II дивизионом тральщиков, послужил причиной гибели парохода с ценным грузом, то ошибочный вывод, сделанный относительно этой причины, в свою очередь вызвал ряд оперативных затруднений и неправильных действий командования. Гопман растерялся. Он был подавлен известием о гибели *Альбатроса* и последовавшей затем аварией его флагманского крейсера. Взрыв парохода произошел невдалеке от мест взрыва *Фридриха Карла* и *Эльбинга*, следовательно здесь прежде всего следовало заподозрить наличие неизвестного заграждения; тем не менее Гопман приказал усилить противолодочную охрану на обоих фарватерах, проведенных к Либаве, и особенно — в районе взрыва *Урсулы Фишер*. Как раз в это время *Дейчланд* совершал очередной рейс в Либаву, и его охрана от подводных лодок была поручена II дивизиону тральщиков.

Начиная с 28 июня, II дивизион в течение 4 дней произвел контрольное траление всей сети фарватеров и нигде не обнаружил мин. 2 июля работе помешал туман, а с 3 по 8 июля вместо того чтобы обследовать тралами район гибели *Урсулы Фишер*, дивизион был занят охотой за подводными лодками и сопровождением *Дейчланда* и других кораблей.

Заграждение, поставленное четырьмя миноносцами I дивизиона, так и осталось необнаруженным. «Лишь позже» (очевидно после войны), «при производстве расследования, пришли к заключению, что пароход взорвался все же на мине» [3, стр. 166].

В итоге полуторамесячного интенсивного траления в германских водах были обнаружены заграждения *Олега* и *Богатыря*, северная часть заграждения *Амура* и заграждения *Адм. Макарова* и *Рюрика*; при этом потеряно 4 тральщика. Сеть фарватеров получила значительное развитие.

Новый выход у Брюстерорта впервые был использован IV эскадрой, посланной в Балтийское море для производства демонстрации, но отставленной затем на неопределенный срок в распоряжении пр. Генриха. Эскадра в сопровождении VIII флотилии миноносцев 7 июля прошла по прибрежному фарватеру из Киля в Данциг. 11-го эскадра с 10 миноносцами вышла в море по брюстерортскому фарватеру; возвращение пришлось ускорить, и в.-адм. Шмидт, командовавший эскадрой, избрал путь на Риксгефт. 18 июля 5 линейных кораблей IV эскадры прошли по брюстерортскому фарватеру во второй раз.

Морским фарватером, проведенным с юга к Либаве, германские корабли пользовались неоднократно. На коротких переходах, совершавшихся частью вдоль берега, ошибки в счислении не могли быть слишком велики, и заграждение I дивизиона, однажды сыгравшее свою роль, в дальнейшем оказалось неопасным.

V. ТРАЛЕНИЕ У КУРЛЯНДСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ И ПРИ ПРОРЫВЕ В РИЖСКИЙ ЗАЛИВ

1. Первая попытка прорыва в Рижский залив для постановки заграждения у южного выхода из Моонзунда

В период летних операций флота у курляндского побережья тральщики были уже настолько опытны, что германское командование свободно решало все вопросы, связанные с уничтожением минных заграждений в районе Либавы и с форсированием входа в Рижский залив. Однако трудности, которые предстояло встретить тральщикам, первоначально недооценивались, что и явилось главной причиной неуспеха, постигшего германцев в Рижском заливе.

Первая попытка проникнуть в Рижский залив с целью заградить южный вход в Моонзунд, предпринятая 3 июня, окончилась полной неудачей. В то время как Гопман с 3 броненосными крейсерами держался в море, *Тетис* с 4 миноносцами направился средним Ирбенским проходом на SSO, по направлению на Михайловский маяк (рис. 15). II дивизион тральщиков шел впереди с тралами. Авиаматка *Глиндер*, самолеты которой должны были произвести воздушный налет на Усть-Двинск, и охранявший ее миноносец *V-108* держались в хвосте колонны.

В 10 милях от Михайловского маяка пришлось повернуть обратно, так как дальнейший путь был прегражден превосходными русскими силами. Неудачная атака *Окуня* оказала все же достаточное моральное воздействие, и на следующий день была сделана лишь очень слабая попытка прорыва, тотчас прекращенная после того как воздушная разведка выяснила присутствие русских морских сил. В инструкции, данной перед тем *Тетису*, говорилось, что

в случае обнаружения мелкопоставленных мин надлежало возвращаться. Эта тенденция к прекращению операции ясно чувствовалась во всех действиях. Гопман надеялся, что мины (в Ирбенском

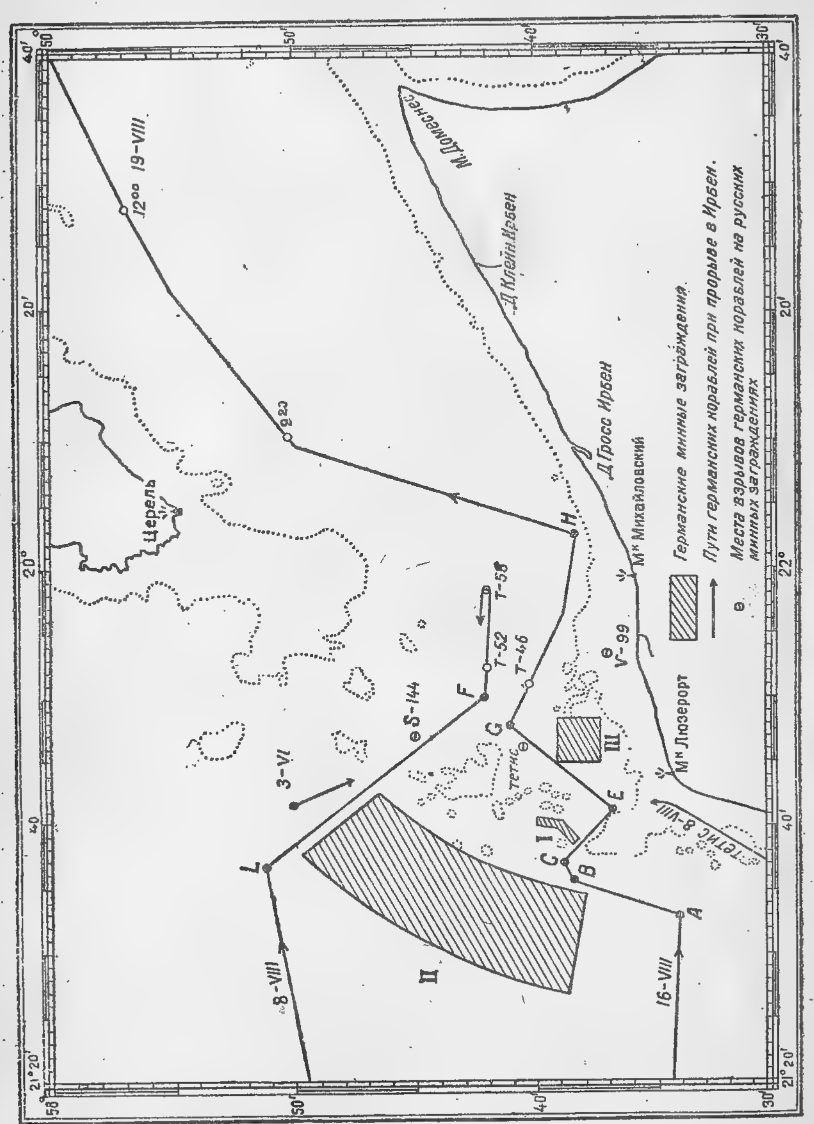


Рис. 15. Прорывы германцев в Ирбен в 1915 г.

проливе) еще ранее (тральщиков) «будут обнаружены летчиками, благодаря чему II дивизион тральщиков будет избавлен от новых тяжелых потерь (имелись в виду потери, понесенные у банки Штольпе и у Риксгефта). Однако в Балтийском море в противопо-

ложность Северному морю даже опытным наблюдателям не удавалось обнаружить мины с воздуха... Летчики, несмотря на неизменно тихую погоду и хорошую видимость, мин не обнаружили» [3, стр. 126].

Особенностью германской системы траления являлось то обстоятельство, что германцы имели обыкновение тралить там, где, по их мнению, русским вообще было выгодно поставить мины, а не там, где мины могли быть поставлены по характеру глубин. Русские также строили иногда догадки о местах германских минных заграждений, но, не надеясь на это сомнительное средство, они выработали систему предварительного траления, гарантировавшую от всяких неожиданностей. Если потери, понесенные германцами на минах заграждения, в 1914 г. вызывались пренебрежением к противнику, вследствие чего в германских водах вовсе не производилось тральных работ, то в 1915 г., когда траление производилось почти непрерывно, эти потери объяснялись, главным образом, тактическими ошибками; одна из них была совершена и в данном случае.

Аугсбург и *Любек*, участвовавшие в операции, *Глиндер* и часть миноносцев 3 июня вышли к Ирбену из Либавы, воспользовавшись прибрежным фарватером до Стейнорта и фарватером, который был проведен от Стейнорта на NW и в последний раз обследован 21 мая. Это было неосторожно, но некоторым оправданием являлось несение дозорной службы в районе к N от Либавы; кроме того летчики 22 мая «осмотрели всю западную часть Рижского залива и не обнаружили присутствия военных кораблей» [3, стр. 124]. Менее простительным было второе упущение. В 1914 г. германцы неоднократно приближались к Виндаве и теперь, предпринимая операцию в Рижском заливе, они должны были учесть, что русские могли заградить подходы к Виндаве, подобно тому как это было сделано недавно на подходах к Либаве. Тем не менее *Глиндер*, днем 4 июня отпущенный со II дивизионом тральщиков в Либаву, для сокращения пути направился от Ирбена прямо на S, мимо Виндавы, вместо того чтобы прежним кружным путем выйти на протраленный фарватер у Стейнорта. *Тетис* должен был сопровождать *Глиндер* до Стейнорта. *Глиндер* был обыкновенным тихоходным пароходом, и ничто не препятствовало II дивизиону провести оба корабля за тралами. Но тральщики II дивизиона были использованы в роли охранных кораблей, и на широте Виндавы, в 11 милях от берега, *Глиндер* взорвался на заграждении, поставленном 8 октября 1914 г. полудивизоном миноносцев особого назначения. Пароход не затонул, и его удалось отбуксировать в Либаву. Как авиаматка, он был уже непригоден; его приспособили под минный блокшив и подготовили к затоплению в воротах аванпорта на случай оставления Либавы.

С этого времени, для усиления охраны стейнортского фарватера, по ночам в район к NW от Стейнорта высылались два тральщика нейфарвассерского дивизиона. Гопман вообще склонен был отказаться в дальнейшем от использования этого фарватера, проведенного в непосредственной близости к Ирбену, и приказал проло-

жить новый выход из Либавы прямо на W от начальной точки, находившейся в нескольких милях к SW от Либавы, в пределах опасного района; наличие здесь бернатенского заграждения, обнаруженного 30 апреля — 4 июня, представляло известного рода прикрытие для кораблей, выходивших и входивших в либавский аванпорт. Обследование этого фарватера, проведенного до 100-метровых глубин примерно по параллели 56°27', было совмещено с выполнением очередной крейсерской разведки у устья Финского залива.

2. Траление в период занятия Виндавы

Вечером 8 июня *Тетис* с двумя миноносцами вышел из Либавы по новому фарватеру за тралами нейфарвассерского дивизиона. В 12 милях от гавани с крейсера невдалеке от курса было усмотрено 6 мин, стоявших близко к поверхности. Тральщики на возвратном пути сумели найти лишь одну мину. 9 июня, при возвращении из похода, *Тетис* заметил еще 5 мин, стоявших у поверхности; они были расстреляны после того как заграждение было достаточно точно определено со шлюпок.

Катерные тральщики были заняты в Либаве, и вновь обнаруженное заграждение уничтожать было некому. Новый фарватер оказался опасным, и при следующих походах крейсеров и заградителей (18, 19, 24, 25 и 26 июня) опять пришлось пользоваться стейнортским фарватером. 17 июня нейфарвассерский дивизион под прикрытием *Беовульфа* произвел предварительное обследование этого фарватера; миноносец *V-108* находился в это время в дозоре у Люзерорта.

В ночь на 20 июня полудивизион миноносцев особого назначения, усиленный двумя миноносцами II дивизиона, под охраной *Новика* и 8 миноносцев поставил 160 мин в районе между Виндавой и Бакгофеном. Заграждение начиналось милях в 3 от берега; 28 июня оно было обнаружено нейфарвассерским дивизионом, проводившим за тралами *Беовульф*, который был выслан из Либавы для обстрела виндавской гавани и вокзала. Совместно с *Беовульфом* должен был итти *Аугсбург*; в дозор к Фильзанду был выслан *Любек*.

Тральщики, шедшие в 5 милях от берега, с тем чтобы оставить место взрыва *Глиндера* к W, в 13 ч. 30 м. увидели прямо по носу мины, стоявшие на поверхности. В ожидании *Аугсбурга*, вышедшего из Либавы с опозданием, отряд в течение 2 часов стоял у заграждения; тральщики определили за это время, что заграждение имело в длину 5 миль и было направлено на Ost — W. Начальник дивизиона решил «протралить фарватер поперек заграждения в том месте, где были расстреляны 4 мины, стоявшие рядом у поверхности. Но при проходе этого места трал сошелся; это указывало на то, что здесь стояли еще и другие мины либо в виде второй линии, либо в промежутках между расстрелянными минами, но на большей глубине».

Вспомогательные тральщики не могли работать на мелкопоставленном заграждении, «а *Инкула* с моторными тральщиками не

была взята с отрядом вследствие недостатка в сторожевых кораблях, поэтому 2-й флагман, находившийся на *Аугсбурге*, решил уклониться к Ost'у и попытаться пройти между заграждением и берегом. Для этого тральщикам, которые уже прошли через линию мин, пришлось еще раз пересечь заграждение. При выполнении этого маневра тральщик *Бунте Ку* наткнулся на мину и тотчас погрузился носом в воду до палубы. Из его команды 1 человек был убит и 6 человек были ранены. Попытки удержать корабль на плаву, продолжавшиеся в течение 2 часов, окончились неудачей» [3, стр. 146].

«*Аугсбург* и *Беовульф* с помощью миноносцев и тральщиков по лоту вышли к линии 10-метровых глубин, обошли заграждение и, имея впереди тральщики с поставленными тралами, пошли на N. Ввиду того, что трал часто задевал за грунт и его очистка требовала много времени, отряд продвигался вперед очень медленно». Отряд еще не дошел до Виндавы, когда *Любек* вступил в перестрелку с русскими миноносцами у Люзерорта. *Аугсбург* немедленно, «несмотря на опасность от мин, самым полным ходом пошел на неприятеля» [3, стр. 149]. Но русские миноносцы уже скрылись, а у Виндавы *Аугсбург* был безрезультатно атакован подводной лодкой *Окунь*, поэтому *Аугсбург* и *Любек* на возвратном пути вышли от Люзерорта в море на W, обогнули опасный район и по стейнортскому фарватеру вернулись в Либаву. *Беовульф* и тральщики после обстрела Виндавы тем же путем, вплотную к берегу, вернулись в Либаву. Благодаря смелым действиям *Любека* германцам удалось выяснить место расположения и направления обоих фарватеров, которыми пользовались русские миноносцы для выхода из Ирбена (*Новик* ушел от *Любека* северным проходом, южнее Церельского рифа, а I и II дивизионы прошли под южным берегом, у Люзерорта).

29 июня *Тетис*, выходивший на разведку в дневное время, предпочел воспользоваться фарватером у Бернатена; 30-го он возвратился мимо Стейнорта. Пока он производил разведку в районе в 50 милях на WNW от Виндавы, русские миноносцы поставили еще одно заграждение, на этот раз на подходах к Виндаве с N. Положение на сухопутном фронте складывалось неблагоприятно, поэтому русское командование стремилось затруднить германцам действия против Виндавы, оставление которой являлось лишь вопросом времени. Заграждения умышленно ставились на малую глубину, чтобы воспрепятствовать тралению; о существовании у германцев катерных тральщиков достоверных сведений в то время еще не имелось.

В следующие дни Гопман приказал нести дозорную службу в районе Либавы лишь с помощью вспомогательных тральщиков, отклонив просьбу Карфа о присылке для этой цели миноносцев.

«Приведение в состояние полной негодности наших миноносцев и тральщиков», — писал Гопман, — «при теперешнем напряженном использовании этих легко изнашивающихся кораблей является лишь вопросом времени» [3, стр. 135]. Гопману постоянно нехватало миноносцев, повсюду они требовались для охраны от подвод-

ных лодок, находились поэтому в почти непрерывных походах и часто требовали ремонта. К тому же и потери в миноносцах были очень велики. В 1915 г. общее число всякого рода аварий миноносцев было не менее 16; семь миноносцев погибли, девять получили различные повреждения.

Между тем миноносцы рассматривались также и как эскадренные тральщики. В 1914 г. миноносцы неоднократно проводили корабли за тралами; в июле 1915 г. в связи с некоторым усовершенствованием тралов, миноносцы X флотилии устанавливали тральные приспособления, причем и сама установка и обучение миноносцев тралению требовали еще много времени. 25 августа легкие крейсеры *Регенсбург* и *Пиллау*, подходя к Дагерорту для обстрела маяка, шли за тралами миноносцев 20-й полуфлотилии. «Новое тральное оборудование испытывалось впервые и в сравнительно тяжелых условиях; оно оказалось вполне пригодным, но ввиду недостаточной опытности личного состава миноносцев трал несколько раз выскальзывал из воды на поворотах и на волнении» [3, стр. 246].

Начиная с конца июня, обстановка у курляндского побережья становилась все более напряженной. Возраставшая активность русских миноносцев заставляла считать выход у Стейнорта небезопасным в отношении мин, и корабли, которые базировались теперь на Либаву, при производстве частых разведок по большей части пользовались выходом у Бернатена; иногда они выходили самостоятельно, а иногда — за тралами нейфарвассерского дивизиона. Возвращение из операций производилось также мимо Бернатена, хотя наличие заграждения, обнаруженного *Тетисом* 8 июня, делало этот фарватер особенно опасным именно при возвращении кораблей с моря. В действительности русские не имели намерения заграждать район Стейнорта, потому что на основе некоторых ошибочных сведений они еще в 1914 г. вывели неправильное заключение о том, что район Стейнорта загражден самими германцами.

12 июля по фарватеру у Бернатена вместе с крейсерами впервые вошел в Либаву линейный корабль (*Эльзас*); в тот же день сюда прибыли из Киля линейные корабли *Бранденбург* и *Верт*, совершившие весь поход по прибрежному фарватеру. Накануне, по распоряжению Гопмана, были предприняты тральные работы, цель которых заключалась в обеспечении большим кораблям более удобных путей для входа и выхода из Либавы.

К этому времени в Либаве сосредоточились все три дивизиона тральщиков — II, свинемюндский и нейфарвассерский. *Индианола* 11 июля пришла из Киля и вместе с *Инкулой* приготовилась выйти для уничтожения заграждения, если бы таковое было обнаружено II дивизионом. Последний получил распоряжение протралить фарватер прямо на W от средних ворот. Благодаря хорошей погоде, эта работа, начатая 11 июля под прикрытием выходившей в море эскадры, была закончена в течение трех дней. Фарватер был протрален в длину на 30 миль, до района больших глубин, причем помощи катерных тральщиков не потребовалось; заграждение *Аугсбурга* осталось к N, а русские, при выполнении операции по за-

граждению подходов к Либаве (в декабре 1914 г.), умышленно оставили путь на W чистым, так как он мог понадобиться для новой встречи английских подводных лодок.

13 июля нейфарвассерский дивизион обследовал фарватер от Либавы до Стейнорта и отсюда в море; в прикрытие выходили *Бремен* и два миноносца. 15 июля, под прикрытием *Любека, Аугсбурга* и *Тетиса,* охранявшихся 6 миноносцами, II дивизион вышел на работу для определения границ заграждений у Бакгофена и Виндавы; вместе с ним вышла *Индианола,* которую охраняли 5 тральщиков нейфарвассерского дивизиона. Для поддержки легких сил один из броненосных крейсеров, остававшихся в Либаве, был переведен в одночасовую готовность — мероприятие, которое к этому времени было принято за правило. II дивизион поставил тралы у Стейнорта и направился к Бакгофену. *Индианола,* спустив катеры, стала на якорь близ Бакгофена. Катеры приступили к работе на южном заграждении, а II дивизион занялся определением границ. Повидимому заграждение, поставленное 8 октября параллельно берегу (милях в 11 от Виндавы), к этому времени уже сильно поредело, потому что II дивизион нашел лишь одну мину. Впрочем работа не была закончена, и в 17 часов, при первом известии о появлении русских миноносцев у Люзерорта, тральщикам тотчас было приказано уходить в Либаву. *Любек,* ходивший перед этим взад и вперед по обставленному буями фарватеру, в сопровождении двух миноносцев направился на N. Не найдя никого у Люзерорта, он вернулся в Либаву, придерживаясь побережья; благодаря этому он благополучно миновал северное заграждение, начинавшееся в 9 милях от берега. *Аугсбург* и *Тетис* обходили опасный район у Виндавы далеко с W.

В течение следующих двух дней продолжению работ у Виндавы помешал недостаток угля в Либаве — хроническое явление, вызывавшееся трудностью доставки и непомерно большой тратой угля всеми кораблями, которые находились в Балтийском море. Вместо траления 5 тральщиков II и нейфарвассерского дивизиона 17-го произвели налет на Павловскую гавань (к N от Стейнорта).

18 и 20 июля тральщики работали в районе Виндавы, в первый из этих дней занятой германцами. II дивизион приступил к прокладке фарватеров к N и к W от загражденного района. В прикрытии находились легкие крейсеры и миноносцы.

IV эскадра, после довольно бесцельного плавания по Балтийскому морю, 20 июля, пройдя западнее Готланда, легла на курс Ost, проложенный по параллели 56°, и в 18 часов «для пробы» зашла на одни сутки в Либаву; 21-го, повидимому по прибрежному фарватеру, эскадра вернулась в Данциг.

3. Прорыв в Ирбен 8 августа

22 июля 10 тральщиков II дивизиона перевозили в Виндаву десант, а катерные тральщики с 20 июля производили очистку гавани. Германцы опасались повторения либавских событий, но мин в гавани не оказалось. После этого наступил перерыв, вызванный

отчасти дурной погодой, препятствовавшей намеченному тралению до Люзерорта, а отчасти — неизвестностью относительно плана дальнейших совместных операций. Сперва предполагалось, что армия в скором времени предпримет наступление на Ригу, в соответствии с чем морские силы, подкрепленные соединениями из Флота Открытого моря, должны были прорваться в Рижский залив. В.-адм. Шмидт, командовавший соединенными силами Балтийского моря (отряд Гопмана и IV эскадра) еще 20 июля получил приказ подготовить для больших кораблей безопасные от мин фарватеры для подхода к Ирбену с S (к Люзерорту) и с NW (к среднему проходу). Но через несколько дней стало известно, что «наступление на Ригу, если таковое и состоится вообще, не может иметь места раньше середины августа». Вместе с тем пр. Генрих сообщил, что операции в Рижском заливе надлежит проводить независимо от действий армии и что силы, выделенные из Северного моря, прибудут в Киль к вечеру 31 июля.

28 июля в Либаву прибыла группа прорывателей минных заграждений, выделенная Флотом Открытого моря. 30-го группа была выслана в море с задачей в течение 3 дней «обследовать по заранее выработанному плану район между Готландом и курляндским побережьем с целью обнаружения неизвестных еще в этом районе неприятельских минных заграждений». Эта попытка использовать тихоходные пароходы для разведывательного траления в открытом море окончилась неудачей, и в первый же день прорыватель *Аахен* был утоплен подводной лодкой *Е-1* в 15 милях на ONO от Эстергарна.

«Из-за шторма в тот же вечер подорвался на заграждении у Бернатена выделенный для лоцманской службы вспомогательный тральщик; у него был сильно поврежден нос, но он без посторонней помощи вошел в Либаву. Опасность от плавающих мин сильно возросла; временами в один день сообщали о нескольких минах. 31 июля подобная плавающая мина была занесена в аванпорт и прошла между стоявшими там на якоре кораблями. Поэтому командование стянуло все сторожевые корабли, разбросанные для противолодочной охраны вдоль побережья, и назначило их для наблюдения за подходами к гавани» [3, стр. 200].

Рано утром 4 августа вышли на работы II дивизион тральщиков и вспомогательный дивизион тральщиков Нейфарвассера, первый — для прокладки фарватера между Виндавой и Люзерортом, а второй — для контрольного траления фарватера у Стейнорта. Вспомогательный дивизион тральщиков Свинемюнде оставался в Виндаве.

«*Аугсбург* и *Бремен* сопровождали II дивизион, тогда как броненосные крейсеры с остальными легкими крейсерами и с X флотилией находились в прикрытии в 20—30 милях северо-западнее Виндавы... Перед самым окончанием работы на траверзе Виндавы, в 3 милях от нее, тралы зацепили, и 6 мин всплыли на поверхность. *Т-61* случайно избежал взрыва: его винт ударил по мине и даже повредил ее корпус, но она не взорвалась. Таким образом, была обнаружена восточная оконечность заграждения, поставленного русскими 29 июня» [3, стр. 205].

Соединенными силами, назначенными для прорыва в Рижский залив, командовал в.-адм. Шмидт. Из состава Флота Открытого моря были выделены 7 дредноутов I эскадры, 1 разведывательная группа (*Зейдлиц*, *Мольтке* и *фон-дер-Танн*), 4 легких крейсера, 28 миноносцев и I дивизион тральщиков в составе 13 миноносцев; силами этими командовал в.-адм. Хиппер, на время операции подчиненный Шмидту.

Несмотря на сложные приготовления, никто в точности не представлял себе цели операции. Освещение, которое впоследствии придавалось событиям различными военно-морскими исследователями, также было неоднородным. Одно лишь никогда не возбуждало сомнений, это невозможность для германского флота удержаться в Рижском заливе, поскольку германцы не располагали там опорными базами и поскольку не имелось в виду захватить Эзель с помощью сильного десанта. Операция должна была носить характер короткого мощного удара в тылу армии, защищавшей подступы к Риге. Надежды выманить и уничтожить русский флот всегда были призрачными, и если кайзер и согласился перевести I эскадру в Балтийское море, то только по той причине, что при отсутствии этой поддержки опасность в первую очередь должна была угрожать германским силам, прорвавшимся в Рижский залив.

Конкретные цели, которые были поставлены перед кораблями, назначенными для прорыва, заключались в уничтожении *Славы*, которая никуда не могла скрыться от значительно превосходившего ее по силе противника, а также в постановке большого минного заграждения у южного выхода в Моонзунд, благодаря чему на долгий срок были бы парализованы действия русских миноносцев и подводных лодок, базировавшихся на Моонзунд. Второстепенными задачами являлись обстрел Усть-Двинска и заграждение входа в Пернов.

Всю операцию предполагалось выполнить в течение двух дней. Силы в.-адм. Шмидта должны были войти в Рижский залив за тралами II дивизиона тральщиков; в случае обнаружения мелкопоставленных заграждений на помощь вызывались катерные тральщики. Силы в.-адм. Хиппера должны были прикрывать операцию со стороны «противника из Гельсингфорса».

Впервые делалось столь крупное отступление от основной стратегической и военно-политической линии. Лучшие корабли Флота Открытого моря по меньшей мере на 10 дней переводились на восток, и руководителям операции предстояло немало забот для того чтобы обеспечить корабли от опасностей со стороны подводных лодок и мин заграждения, осуществив этим приказ кайзера «не рисковать кораблями».

Английские и новейшие русские подводные лодки оперировали в то время преимущественно в юго-восточной части Балтийского моря. Хиппер не намерен был углубляться в эти воды, изобиловавшие к тому же русскими заграждениями и плавающими минами; да и на прибрежном фарватере, на пути к Риксгефту, надо было пересекать опасный район Леба, в котором постоянно встречались плавающие мины. Путь к W от Борнхольма с последующим выходом на параллель 56° считался в отношении мин безопасным, но проход у Борн-

хольма был слишком оживленным; нельзя было в самом начале операции обнаружить здесь присутствие дредноутов, потому что при всех обстоятельствах следовало помнить о главном противнике, который в любой момент мог форсировать Бельты. Путь между Борнхольмом и банкой Штольпе со всех точек зрения был выгоднее, и Хиппер, при выборе этого пути, на практике испытал справедливость теоретических выкладок пр. Генриха, который в приказе от 8 июля говорил о необходимости «проложить новые фарватеры, по возможности, через неприятельские заграждения, чтобы затруднить действия подводных лодок противника» [3, стр. 179].

Задача была несложна, потому что по результату работ, выполненных в конце мая II дивизионом тральщиков, выяснилось, что между заграждениями, стоявшими на линии Борнхольм — банка Штольпе, имелись широкие проходы, и I дивизион тральщиков, высланный 4 августа из Киля, без задержек проложил фарватер от Иерсгефта на N, западнее банки Штольпе. Фарватер был протрален и обвехован на протяжении 15 миль; у входа на фарватер, поворачивавший у банки Штольпе на NO, был оставлен на якоре один из тральщиков, а I дивизион ушел в Нейфарвассер за углем. Вечером 6 августа соединенные силы Хиппера вышли из Киля, в течение ночи прошли Феммарн-Бельт и узкость у Гиедзера, в 13 часов 7 августа подошли к банке Штольпе и 16-узловым ходом направились в район к Ost'у от Готланда.

В течение дня 7 августа либавские соединения совершили последние приготовления к операции. Оба прорывателя заграждений обследовали морской фарватер, проложенный от Стейнорта к Люзерортскому рифу в обход виндавского загражденного района с W. Нейфарвассерский дивизион присоединился в Виндаве к свинемюндскому дивизиону; для их охраны прибыли *Тетис* и *S-141*. *Аугсбург*, *Пиллау*, *V-99* и *V-100* днем вышли из Либавы и при заходе солнца поставили входной буй L (рис. 15) в 19½ милях на 322° от Михайловского маяка, т. е. милях в двух севернее и немного западнее той точки, от которой началась первая попытка прорыва, предпринятая 3 июня.

Все расчеты Шмидта были построены на быстроте и четкости работы тральщиков. Он полагал, что уже к 7 часам заграждения будут форсированы и IV эскадра пройдет меридиан Цереля; при этих условиях *Дейчланд* успел бы засветло подойти к Вердеру и проверить счисление перед постановкой заграждения. Сопротивление слабых русских сил в расчет не принималось и, действительно, оно оказало лишь самое незначительное влияние на ход операции, проведенной далеко не с той настойчивостью, которая должна была соответствовать всему размаху предприятия и количеству выделенных морских сил.

Главные силы Шмидта, днем 7 августа вышедшие из Либавы, точно в назначенное время — в 4 часа 8 августа — подошли к среднему входу в Ирбенский пролив; однако в предрассветных сумерках не сразу удалось найти буй L, и II дивизион только в 4 ч. 50 м. окончил постановку тралов и приступил к работе, держа прямо на Михайловский маяк. В поддержке шли *Бремен* и *Брауншвейг*, охра-

няемые миноносцами. Уже через час был протрален и обвехован узкий проход длиной 11½ миль, и в точке F дивизион повернул на Ost. Вскоре после этого, в 6 ч. 10 м., было обнаружено первое заграждение. Тральщик *Т-52* взорвался кормой и через ¼ часа затонул; в людях потерь не было. Наступил момент, когда потребовалась помощь катерных тральщиков, но они запоздали.

10 катеров вышли из Виндавы с рассветом, прошли через Люзерортский риф, поставили тралы в 5 ч. 45 м. в точке Е и пошли по направлению к точке F. Им предстояло пройти еще около 4 миль, когда II дивизион, и без того запоздавший на ¾ часа, повернул уже на Ost. *Тетис*, всегда попадавший в самое невыгодное положение, решил соединиться с II дивизионом и вышел вперед под защитой тралов двух нейфарвассерских тральщиков. Не дойдя одной мили до точки F, крейсер в 6 ч. 38 м. подорвался носом на мине. «Пара тральщиков, за которыми шел *Тетис*, незаметно для себя прошла через заграждение. Одна из мин была захвачена вместо трала-искателя серединой тралящего тяжелого трала и буксировалась ею вместе с якорем; она и была причиной аварии. Пока крейсер становился на якорь, сопровождавший его *S-141* вызвал катеры-тральщики для вывода крейсера из заграждения. Вследствие этого начальник дивизиона катерных тральщиков получил почти одновременно два требования о помощи; оба были одинаково важны, почему дивизион был разделен пополам. Одна его часть была оставлена тралить и обставлять буями фарватер для выхода *Тетиса* на 10-метровые глубины, другая часть пошла на помощь к II дивизиону для прокладки фарватера через заграждения» [3, стр. 213].

Около 7 часов началось форсирование обнаруженного заграждения. Огонь русских миноносцев и канонерок и атака самолета не могли воспрепятствовать тралению, хотя «часть снарядов и бомб ложилась среди тральщиков». *Бремен*, *Брауншвейг* и вызванный к ним *Эльзас* несколько раз открывали огонь по большей части с расстояния более 82 кабельт. и каждый раз заставляя русских отходить. Но линейным кораблям приходилось для этого держаться поближе к своим тральщикам, и они маневрировали самым малым ходом курсами SO — NW близ точки F по узкому фарватеру, разворачиваясь машинами.

Между тем выяснилось, что по соседству с фарватером, протраленным между точками L и F, также стояли заграждения. Миноносцам, охранявшим линейные корабли от атак подводных лодок, было приказано маневрировать, не обращая внимания на границы протраленного фарватера, и расстреливать оказавшиеся поблизости мины. Сперва полагали, что они были плавающими, но в 8 ч. 7 м. *S-144* подорвался на одной из таких мин, стоявшей по соседству с миной, которая также была на поверхности. Взрыв произошел в кормовой части и причинил тяжелые повреждения, однако руль и машины были в исправности, и миноносец мог самостоятельно выйти задним ходом на протраленный фарватер. Там к нему подошли *S-147* и *S-140*, отбуксировавшие его в Либаву. После этого случая миноносцы, охранявшие корабли от подводных лодок, получили прика-

зание держаться в пределах обставленного буями протраленного фарватера.

За промежуток времени менее $3\frac{1}{2}$ часов, протекших от момента начала траления, это была уже третья авария на минах, а впереди предстояло еще немало испытаний. Истек также и срок, намеченный Шмидтом для прорыва в Рижский залив, но прошло еще долгих 4 часа времени прежде чем катерные тральщики проложили, наконец, проход через заграждение. Незадолго до этого, около полудня, с NO подходила *Слава*, но она берегла снаряды и не ответила на огонь *Брауншвейга* и *Эльзаса*, сделавших по ней 6 залпов из 280-*мм* (11") орудий с расстояния около 88 кабельт.

Проход в заграждении пришлось сделать шириной в 500 *м*, так как линия мин пересекалась с направлением фарватера (Ost — W) под очень острым углом. «Это обстоятельство в связи с большим количеством мелкопоставленных мин затянуло работу: несмотря на тихую погоду она заняла в общей сложности 6 часов» [3, стр. 215].

Шмидт, маневрировавший с IV эскадрой и с крейсерами Гопмана в районе к NW от входного бакана L, все время находился в курсе событий, под влиянием которых в штабе постепенно зародились сомнения в конечном успехе. Понесенные потери представлялись очень чувствительными, а срок, потребовавшийся для форсирования одной линии заграждения, оказался неожиданно долгим. Уже около десяти часов протекло в томительном бездействии у входа в Ирбен, в ежеминутном ожидании атак подводных лодок или получения сведений о дальнейших потерях, которые представлялись неизбежными.

Достаточно было малейшего толчка для того, чтобы заставить Шмидта отказаться от продолжения операции; к тому же его советчиком являлся начальник штаба пр. Генриха Прусского кап. 1 р. Генрих, командированный из кильского замка и впервые участвовавший в серьезной боевой операции. Около 14 часов пришло известие об обнаружении второго заграждения, и Шмидт, по совету своего начальника штаба, прервал операцию.

II дивизион тральщиков в 12 ч. 15 м. смог продолжить движение на Ost. Вскоре после этого один из тралов снова задел, но после подробного осмотра выяснилось, что трал либо задел за грунт, либо запутался в обломках *T-52*. Вслед затем в одной миле к W от меридиана Михайловского маяка тральщики пересекли заграждение, стоявшее по направлению N — S, и около 14 часов приступили к протраливанию прохода через это заграждение. При этом в 14 ч. 32 м. *T-58* наткнулся на мелкопоставленную мину и через 20 минут затонул. Тем временем уже подходили катеры, освободившиеся от работы на первом заграждении и вызванные на помощь тотчас после обнаружения второго заграждения. Вскоре налетел грозовой шквал, и катеры с трудом держались на волне; в 14 ч. 45 м. они присоединились к тральщикам и одновременно от Шмидта пришло приказание возвращаться.

«Приказ ... вызвал удивление и предположение о том, что он был дан ошибочно» [3, стр. 216]. На II дивизионе тральщиков наде-

ялись, что эта вторая линия мин окажется последней,[1] и им было обидно, что все их усилия оказались напрасными. Оба дивизиона пошли обратно южным фарватером и, во исполнение полученного приказания, сняли при этом все буи. II дивизион убрал вехи с главного фарватера и пошел в Виндаву; сюда уже прибыли нейфарвассерский дивизион и матки катерных тральщиков, поднявшие свои катеры у Люзерорта. Прорыватели заграждений, *Дейчланд* и пароходы, предназначавшиеся для затопления у входа в Пернов, в течение ночи вернулись в Либаву. *Тетис* к вечеру добрался до Либавы на буксире у вспомогательного тральщика *5*, помогая ему своими машинами; второй тральщик и *S-141* охраняли их от атак подводных лодок.

Вечером 8 августа Шмидт по радио сообщил пр. Генриху о всех событиях дня; причину отказа от основной цели операции он объяснял наличием «нескольких заграждений, следовавших одно за другим»,[2] невозможностью в тот же день заградить Моонзунд и неизбежным появлением английских и русских подводных лодок, которые прибыли бы 9 августа из Ревеля и из Гельсингфорса, если бы операция был отложена на утро; к тому же запасы угля не позволяли отложить операцию на сутки. «Пр. Генрих, после того как он предоставил командовавшему в море флагману полную самостоятельность и знавший тем более, что на *Виттельсбахе* находился начальник его штаба, был крайне удивлен» [3, стр. 221]. В его кратком ответе заключалось указание о необходимости проведения операции. Но буи с протраленного фарватера были убраны, и операцию приходилось начинать заново, для чего необходимо было пополнить запасы угля.

9 августа соединенные силы производили демонстрацию, цель которой заключалась в безнадежной попытке выманить русский флот из Финского залива.

На рассвете 10 августа отряд Гопмана подошел с W к Церелю и обстрелял русские миноносцы. С ним находились миноносцы X флотилии, которые, «в случае надобности», должны были итти впереди с тралами. Трудно сказать, что именно подразумевалось под выражением «в случае надобности»; так или иначе *Роон* и *Пр. Генрих* в течение двух часов маневрировали в сомнительном районе и использовали миноносцы только для охраны от подводных лодок. Ничего не говорилось и о тралении впереди линейных крейсеров Хиппера, утром 10 августа обстрелявших Утэ. Вероятность атак подводных лодок, конечно, не позволяла крейсерам маневрировать за тралами, но результат операции нисколько не изменился бы, если бы высланные вперед миноносцы проконтролировали тралами район маневрирования. Более чем сомнительный успех, который мог быть достигнут в результате бомбардировки скалистого острова, далеко не соответствовал риску, которому могли подвергнуться линейные

---

[1] В действительности в случае продолжения операции тральщикам пришлось бы форсировать еще одну линию мин.

[2] В действительности тральщики встретили всего 2 заграждения; третье заграждение, на котором подорвался *S-144*, не препятствовало продвижению линейных кораблей. *И. К.*

крейсеры в том случае, если бы на подходах к Утэ было поставлено оборонительное заграждение.

В течение 10 и утра 11 августа все соединения возвратились с моря в различные пункты, чтобы быстрее произвести погрузку угля. I эскадра с одной флотилией миноносцев по риксгефтскому и прибрежному фарватеру прошла в Свинемюнде, откуда 2 дредноута, из-за недостатка угля в этом порту, на двое суток посылались в Киль. Линейные крейсеры по риксгефтскому фарватеру прошли в Путцигскую бухту, а сопровождавшие их легкие крейсеры и миноносцы — в Нейфарвассер. Морские силы Шмидта вернулись частью в Данциг, частью в Либаву.

При этом возвращении была использована почти вся сеть фарватеров, проведенных в районе от Киля до Люзерорта, за исключением брюстерортского и морского фарватера в Либаву. Ни на одном из этих фарватеров не было произведено предварительного траления (в том смысле, как это понималось русскими). Между тем I дивизион тральщиков после погрузки угля в Нейфарвассере 8 августа почему-то перешел в Мемель и до конца операции оставался там в полном бездействии. Правда, по вопросу об использовании этого дивизиона произошло недоразумение, вызванное лаконичностью радио пр. Генриха [3, стр. 222]; но вероятнее всего, что Шмидт и Хиппер попросту забыли о существовании этих тральщиков, а если и помнили о них, то все равно, при существовавшей у германцев системе однократного траления, никто не позаботился бы о проверке фарватеров, по которым предстояло возвращаться сильнейшей части германского флота. В этом и заключалось основное различие между тактикой траления в германском и в русском флотах.

Русские не располагали таким большим количеством тральщиков, какое имелось у германцев, и должны были довольствоваться обследованием узкой полосы; но со времени установления системы предварительного траления это обследование производилось перед каждым выходом и возвращением кораблей, причем, по возможности, проверялась вся сеть фарватеров. Независимо от произведенного недавно траления и независимо от обстановки, весь район, доступный для постановки мин, в каждый данный момент рассматривался как сомнительный район, в пределах которого не допускалось плавания больших кораблей без производства предварительного траления. Германцы же рассматривали под этим углом зрения лишь незначительную часть фарватеров, непосредственно соприкасавшуюся с зоной действия русских миноносцев; по этой-то причине и производилось частое обследование выхода у Стейнорта.

Иное положение существовало в германских водах. В 1914 г. германцы вовсе не заботились об организации траления в своих водах, которые они склонны были считать глубоким тылом, подобно тому как это делали русские в отношении района, расположенного к Ost'у от Центральной позиции. Разочарование, постигшее зимой германцев, было куплено дорогой ценой, но вслед затем в 1915 г. у германского командования опять-таки составилось предвзятое

мнение о неспособности русских поставить активные заграждения в течение весны и лета. Заграждения, обнаруженные у германского побережья, по мнению германцев, были поставлены в ноябре и декабре 1914 года, и следующей постановки мин в своих водах германцы ожидали не ранее осени 1915 г. По существу, они оказались правы, но это не являлось для них оправданием. Наоборот, существовали предпосылки, которые заставляли подумать об организации контрольного траления. Хорошо было известно о наличии *Новика*, которому могла удасться заградительная операция, несмотря на короткие ночи. Дважды произошла встреча с русскими крейсерами в районе к Ost'у от Готланда, причем 2 июля крейсеры появились с S, и это не могло не вызвать предположений о том, что они могли возвращаться из заградительной операции, выполненной у германского побережья. Наконец, наблюдение за выходами из Финского залива и из Або-Оландских шхер велось иногда с большими перерывами и не могло поэтому обеспечить германцев от всякого рода неожиданностей.

Было, однако, одно обстоятельство, которое оказывало некоторое влияние на ход мышления и на характер действий обоих противников и которое находилось, быть может, в связи с вопросом о непринятии германцами мер предосторожности в германских водах. Фирле и Ролльман неоднократно упоминают о хорошо организованной русской осведомительной службе, успешные действия которой не вызывали у германцев сомнений еще во время войны, т. е. до опубликования русских исторических материалов, подтвердивших догадки германцев. В частности, предполагалось, что русские агенты сообщали в Россию точные данные о присутствии в Киле крупных сил, которые в любой момент (если только они действительно там находились) могли бы выйти в Балтийское море, и обстоятельство это, по мнению германцев, должно было являться для русских сдерживающим началом при попытках предпринять операции против германского побережья. Во многих случаях эти предположения германцев были совершенно правильными.

Так или иначе, германцы предпочитали думать, что новых заграждений в их водах не окажется. Отсюда и вытекала система проведения широких фарватеров, по которым корабли могли передвигаться зигзагами и возвращаться в порт даже при наличии крупных ошибок в счислении. Из-за ограниченного числа тральщиков подобные фарватеры можно было протралить лишь однажды, раз навсегда. Не могло быть и речи об установлении твердой системы предварительного обследования столь большой площади, и германцы и не видели в этом никакой надобности. Контрольное траление в германских водах в течение всей кампании 1915 г. было произведено только дважды и при этом не на всей сети фарватеров.

4. Прорыв в Рижский залив

Начиная с вечера 11 августа легкие крейсеры установили наблюдение за выходами из Рижского залива. По замеченным на поверхности минам, относительно которых нельзя было сказать

с уверенностью, что они плавающие, и по характеру действий подводных лодок крейсеры вывели заключение о том, что русские ожидали повторения прорыва с NW. И действительно усиление Ирбенской позиции новыми заграждениями производилось, главным образом, в среднем проходе, так как южный проход, по характеру глубин, допускал прорыв линейных кораблей только очень сложными ломаными курсами, в обход Люзерорского рифа и нескольких песчаных банок; к тому же здесь не было столь же удобных ориентиров, каковым являлся, при пользовании средним проходом, Михайловский маяк.

В ожидании возобновления операции никаких передвижений кораблей больше не производилось. 13-го, когда появилась подводная лодка у Полангена, для усиления охраны линейных крейсеров из Северного моря были вызваны в Путцигскую бухту 10 вспомогательных тральщиков.

Шмидт решил оставить в Либаве 7 линейных кораблей, имевших слишком слабую противоминную защиту, и прорываться в Рижский залив с двумя дредноутами, четырьмя легкими крейсерами и 32 миноносцами. При этом на траление отводилось значительно больше времени, и сверх трех дивизионов, принимавших участие в прорыве 8 августа, на этот раз привлекался также и I дивизион тральщиков. Кроме того в состав отряда, предназначавшегося для прорыва, вошли 2 прорывателя заграждений, *Дейчланд*, 8 сторожевых кораблей и 3 парохода для затопления. Прикрывающий отряд Хиппера состоял из 16 больших кораблей и 32 миноносцев. В общей сложности в операции должны были участвовать 22 больших корабля, 64 миноносца, 40 тральщиков и 14 вспомогательных судов, всего 140 вымпелов.

Дредноуты и линейные крейсеры между 9 и 12 часами 15 августа прошли в море по фарватеру у Риксгефта и вечером встретились с кораблями, вышедшими из Либавы на W по прямому 30-мильному фарватеру.

Первоначально Шмидт имел намерение прорываться через знакомый уже средний проход, но сведения, полученные от крейсеров, побудили его изменить решение. С вечера 15 августа *Аугсбург* поставил в 6 милях западнее Люзерорта входную бочку А (рис. 15). К 5 часам 16 августа сюда подошел курсом Ost весь отряд, назначенный для прорыва, и II дивизион тральщиков с поставленными тралами направился в обход Люзерортского рифа. За ним следовали нейфарвассерские тральщики с катерами на буксире; *Пиллау*, *Бремен* и несколько позади — I дивизион тральщиков и оба линейных корабля. Когда колонна приблизилась к Люзерортскому рифу, катерные тральщики были высланы вперед; им удалось найти проход между Люзерортским рифом и германским заграждением, поставленным 4 июня, причем была взорвана всего одна мина.

Обогнув риф и спустившись на SO, колонна в точке E, в 3 милях на NNW от Люзерортского маяка, повернула на NO, по направлению на точку F. Решено было не доходить до этой точки на 2 мили и повернуть в точке G на OSO, чтобы пройти под самым берегом, оставить к S германское заграждение, поставленное

18 июня, и обогнуть с S русские заграждения, обнаруженные 8 августа в районе точки F. Повидимому Шмидт решил обойтись на этот раз без потерь, хотя бы и ценой непомерной затраты времени. Вся работа от Люзерортского рифа до точки G была выполнена катерами без всякого участия II дивизиона, который мог бы закончить ее в течение часа, тогда как катерным тральщикам для проведения фарватера длиной 10 миль и шириной 400 *м* потребовалось целых 7 часов. Весь отряд простоял в это время на якоре в точке B, в 6 милях NW от Люзерорта. Шмидт понимал, что при отсутствии ясной цели ему трудно будет стяжать победные лавры, и с самого начала операции не слишком торопился прорываться в Рижский залив. В этом неприкрытом скептицизме, который не давал, однако, права совершать тактические ошибки, таился зародыш вторичного неуспеха, постигшего германского адмирала.

Только в 12 ч. 30 м. II дивизион приступил, наконец, к тралению от точки G на OSO. Через $^1/_4$ часа, находясь милях в $2^1/_2$ южнее точки F, дивизион обнаружил первое русское заграждение и начал тралить через него проход. «Во время этой работы наткнулся на мину *T-46*; взрыв произошел под средней частью, тральщик переломился пополам и тотчас затонул. Из 25 человек команды удалось спасти только 8. В голову опять были поставлены катерные тральщики, а на смену II дивизиону вступил I дивизион тральщиков» [3, стр. 230].

Около 13 часов на Ирбенскую позицию подошла *Слава*; она «дважды пыталась обстрелять тральщики, но оба раза безуспешно, так как линейные корабли уже с большого расстояния принуждали ее отходить. Даже путем увеличения дальности огня с помощью искусственного крена она не смогла достичь попаданий. К 17 часам катерные тральщики, в сопровождении одного из вспомогательных тральщиков, так далеко продвинулись на Ost, что попали под действительный огонь *Славы* на дистанции около 66 кабельт.; им пришлось отвернуть. Тотчас, несмотря на угрожавшую ему опасность, к ним подошел *Бремен*, чем отвлек на себя огонь до тех пор, пока *Позен* и *Нассау* не принудили противника к отступлению. Все суда остались невредимыми, и катеры снова приступили к работе» [3, стр. 232]. Однако надвигалась темнота, и в 18 часов работа была прекращена. Корабли стали на якорь в точке E, а тральщики пошли к своим маткам к Люзерорту. Для охраны протраленного фарватера полуфлотилия миноносцев на ночь стала на якорь у Михайловского маяка.

Потери первого дня были невелики. Но германцев раздражали действия *Славы*. Катерным тральщикам приходилось выдвигаться далеко вперед, и не всегда *Позен* и *Нассау* могли своевременно подойти на помощь. Надеясь добиться дешевого успеха путем ночной минной атаки, Шмидт выслал два быстроходных миноносца, *V-99* и *V-100*, которые прошли под самым берегом и после безуспешных поисков *Славы* под утро 17 августа были настигнуты *Новиком*. С третьего залпа *Новик* перешел на поражение, и после непродолжительного артиллерийского боя на *V-99* из 80 человек команды 43 человека были убиты и ранены.

22 Зак. 1511. — И. А. Киреев.

В то время как погибал *V-99*, тральщики уже приступили к работе. Успехи второго дня выразились, главным образом, в удачном обстреле *Славы*; несмотря на большое расстояние (около 90 кабельт.) *Позен* и *Нассау* добились попаданий тяжелыми снарядами, и *Слава* принуждена была уйти в Куйвасто, но это спасло ее от гибели, которая была бы для нее неизбежной, если бы она и в следующие дни упорствовала в своем намерении противодействовать тралению, которое и без того подвигалось крайне медленно. Несмотря на обилие тральщиков в течение дня было пройдено всего $8^1/_2$ миль. Работа была начата I дивизионом, но как только он затралил мины (милях в 3 к N от Михайловского маяка), на смену ему вышли катеры. Конечно, эта умелая тактика гарантировала I и II дивизионы от крупных потерь, но о быстроте продвижения не могло быть и речи; между тем с каждым днем уменьшались запасы угля на дредноутах; к тому же и отличная погода, и на этот раз благоприятствовавшая тралению, рано или поздно должна была кончиться.

К вечеру 17 августа катерные тральщики в районе к N от Михайловского маяка форсировали 3 линии минных заграждений; в общей сложности здесь было вытралено 35 мин. «Там были перемешаны поставленные в разных направлениях мелко и глубоко стоявшие, большие и малые мины; они были разбросаны бессистемно, что сильно затрудняло работу» [3, стр. 235].

Еще одну ночь отряд простоял на якоре.

К 8 часам 18 августа катерные тральщики достигли точки Н, в 3 милях на NO от Михайловского маяка, и повернули отсюда на NNO. Вскоре было прорезано еще одно заграждение, оказавшееся последним. Но высланный вперед I дивизион в $5^1/_2$ милях северо-восточнее Михайловского маяка обнаружил сетевое заграждение. С помощью шлюпок, разбивавших стеклянные поплавки и взрывавших патроны натягиванием сети, к 16 ч. 30 м. был проложен проход шириною 300 *м*, но для дальнейшего продвижения к Моонзунду было уже поздно, и в третий раз отряд на ночь стал на якорь. В этот день видимость ухудшилась. Появлявшиеся утром русские миноносцы и канонерки «не причинили тральщикам затруднений».

19 августа наступил четвертый день операции. С самого утра не было в сущности, никаких препятствий для осуществления намеченных целей. Русские еще накануне убедились в том, что Ирбенская позиция прорвана. Упорство, с которым германцы в течение трех дней форсировали заграждения под прикрытием двух дредноутов и при наличии крупных сил в Балтийском море, заставляло предполагать наличие серьезных намерений, объем которых, в представлении русского командования, во много раз превышал истинный масштаб германской операции. В сознании своего бессилия русские отступили в Моонзунд. На *Славе* хорошо понимали, что корабль являлся одним из объектов атаки. Отступать дальше было некуда, а минное заграждение, которое *Амур* приготовился ставить у Кюбассара, по опыту предыдущих дней могло представить лишь кратковременное препятствие. Гибель *Славы*, высадка

германцев в Аренсбурге, потеря Эзеля с его радиопеленгаторной станцией в Кильконде и резкое ухудшение стратегической обстановки казались близкими и неизбежными, потому что русское командование не могло допустить мысли о том, что огромное напряжение, сделанное германцами, в конце концов окажется ударом по воздуху.

В.-адм. Шмидт вошел в Рижский залив в сознании своей силы и достаточной неуязвимости со стороны мин заграждения и подводных лодок. Но кайзер приказал не рисковать кораблями, а у Шмидта не было воли к победе, и эти два фактора явились лучшими союзниками русских. Ничтожная причина — неисправность холодильника на *Пиллау* — побудила германского адмирала отложить начало операции часа на три, хотя на пути к Моонзунду могли встретиться всякого рода непредвиденные задержки. Крейсер можно было оставить на якоре под охраной сторожевых кораблей, а разведку, которую он должен был произвести у южного побережья Эзеля, можно было поручить миноносцам.

Нейфарвассерский и свинемюндский дивизионы были оставлены в Ирбене для охраны и расширения протраленного фарватера, который по всей длине должен был быть не уже 400 *м*. Они усердно потрудились также на сетевом заграждении и за два дня, 18—19 августа, уничтожили там около 60 противолодочных мин и подрывных патронов.

II дивизион получил приказание итти впереди отряда с поставленными тралами. I дивизион был использован для усиления охраны от подводных лодок. Незадолго до начала операции (в 8 ч. 45 м.) пришло известие о подрыве *Мольтке*, а во II дивизионе, при разворачивании в узком месте в районе к N от Михайловского маяка, *Т-77* вышел из пределов протраленного фарватера и наскочил кормой на мину. «Тотчас два отделения заполнились водой, но тральщик удалось удержать на плаву и доставить в порт; он потерял двух человек убитыми» [3, стр. 236].

Начало не предвещало ничего хорошего. К тому же видимость, не превышавшая 10 миль, препятствовала воздушной разведке. В районе Цереля была замечена подводная лодка; вслед затем II дивизион поднял сигнал «вижу мину», вследствие чего отряд на некоторое время вынужден был повернуть на обратный курс. Подозрительный район был обойден с юга, причем I дивизион сменил II дивизион.

Линейные корабли продвигались к Моонзунду с медлительностью, едва ли соответствовавшей техническим возможностям. 8½ узлов — такова была наибольшая средняя скорость, но и то лишь в течение короткого промежутка времени, с 13 часов до 14½ часов, а в остальное время скорость была еще меньше. Только к 17 часам отряд подошел на видимость Кюбассара, но и здесь, вследствие задевания трала за грунт, был потерян еще один час светлого времени. Средняя скорость продвижения от Ирбена до точки, находившейся в 9 милях южнее Кюбассара, составила всего 7 узлов, хотя техническое устройство тралов позволяло итти со скоростью, по меньшей мере, 10—11 узлов.

22*

Оставалось не более полутора часов до наступления темноты, когда Шмидт выслал *Дейчланд* для постановки заграждения у южного входа в Моонзунд, а также 3 миноносца — для постановки мин на рейде Куйвасто и в проливе между Эзелем и Мооном. II дивизион, под прикрытием *Пиллау*, пошел впереди с поставленными тралами. Вскоре на N появились русские миноносцы, но *Пиллау* вынудил их отойти на рейд Куйвасто.

Неизвестно, чем кончилась бы операция *Дейчланда* и какова была бы судьба миноносца, посланного в Куйвасто, если бы тральщики II дивизиона не обнаружили в 19 часов заграждения, поставленного незадолго перед тем *Амуром*. Сигнал гласил, что трал задел, повидимому, за грунт, но Шмидт тотчас приказал отложить операцию до утра. Отряд пошел на ночь в район к N от о. Руно и по пути, из-за оплошности русского командования, утопил канонерскую лодку *Сивуч*.

Около полуночи погиб миноносец *S-31*, взорвавшийся на заграждении в 4 милях западнее о. Руно. «Взрыв произошел позади мостика, и две кочегарки тотчас же наполнились водой; вспыхнувшая нефть произвела пожар на мостике, 3 человека были сброшены за борт, но их спасли шлюпки с *V-184* и *S-35*. Последние не могли подойти к подорванному миноносцу, потому что около него стояли у поверхности мины. На *S-31* были приняты все меры для удержания миноносца на плаву, но через 2½ часа он переломился и затонул. Благодаря надлежащей помощи двух указанных миноносцев и взаимной поддержке экипажа пострадавшего корабля, в течение четырех часов был спасен весь личный состав, за исключением 11 человек, погибших при взрыве» [3, стр. 240].

Заграждение, на котором погиб *S-31*, было поставлено еще в июле в расчете на то, что германцы, в случае проникновения в Рижский залив будут продвигаться на S, вдоль курляндского побережья, для оказания поддержки армии. Заграждение было поставлено несколькими банками на линии Домеснес—Руно. Днем 19 августа на этой же линии, при поддержке *Грауденца*, 7 миноносцев выстроили дозор. Повидимому эти миноносцы не один раз пересекли линию заграждения прежде чем подорвался *S-31*. По наблюдениям с о. Руно взорвались и погибли 2 миноносца, но у Ролльмана говорится лишь об одном. Впрочем у этого автора встречается много неточных и противоречивых указаний.

Так, на стр. 237 говорится о высылке X флотилии «на минную постановку для заграждения Моонзунда», тогда как эта задача была возложена на 3 миноносца VIII флотилии, а X флотилия была выслана в дозор.

На стр. 248 в числе причин, заставивших Шмидта отказаться от постановки заграждения, упоминается об обнаружении у входа в Моонзунд «второй позиции из минных заграждений и подводных лодок». На самом деле о наличии минного заграждения, поставленного *Амуром*, ничего определенного известно не было, так как на тральщиках полагали, что трал задел за грунт.

На стр. 249 число убитых и раненых германцев определяется в 65 человек, тогда как по цифрам, приведенным самим автором

для отдельных случаев, это количество составляло не менее 92 человек.

Приказание поставить мины у южного входа в Моонзунд, отданное Шмидтом в 18 ч. 30 м. 19 августа, заключало в себе полный отказ от достижения одной из важнейших целей операции — уничтожения *Славы*. Очевидно, что заграждение следовало поставить только после осуществления этой цели. По краткому и неверному объяснению Ролльмана [3, стр. 237], «от предусматривавшегося планом операции набега на Моонзунд пришлось отказаться из-за пасмурной погоды и плохой видимости». В действительности видимость была не менее 9—10 миль, но уже по ходу дневного передвижения отряда для всех участников операции должно было быть ясно, что Шмидт не стремился прорываться на рейд Куйвасто. Он еще 11 августа в радиотелеграфной переписке с пр. Генрихом не скрывал своего отрицательного отношения ко всей идее, положенной в основу прорыва в Рижский залив на короткий срок, а не для окончательного овладения обоими берегами Ирбена. В представлении Шмидта объекты атаки не соответствовали риску, и он предпочел не рисковать.

Утром 20 августа еще не поздно было прорваться на рейд Куйвасто, но никаких предположений на этот счет в штабе Шмидта не делалось, и в 6 ч. 30 м. отряд направился на N, чтобы прикрывать постановку минных заграждений. Видимость была хуже, чем накануне, и на этот раз она действительно препятствовала активным действиям. В дневнике Шмидта было записано: «Видимость не превышает 4 миль. Полный штиль, море как зеркало. На свободной воде это значительно усложнило бы действия подводных лодок. В пределах же стесненного района, подозрительного в отношении мин, корабли не имеют возможности свободного маневрирования. Вход в Моонзунд с S при полной видимости является крайне неудобным фарватером... Для постановки мин необходимо хорошее определение места» [3, стр. 243].

Вскоре с миноносца *V-182* сообщили, что он ясно видел подводную лодку на пути линейных кораблей, и Шмидт отменил постановку мин, а также демонстрацию у Усть-Двинска. Выполнена была лишь операция по заграждению входа в Пернов. Одной из важнейших причин, побудивших Шмидта начать возвращение, явилось «сильное понижение дееспособности миноносцев и в особенности II дивизиона тральщиков», ослабленного взрывом *T-46* и *T-77* и аварией в машине одного из тральщиков, который на несколько часов пришлось взять на буксир.

Отряд Шмидта перешел в Ирбен, в пределы протраленного фарватера, где он чувствовал себя в сравнительной безопасности от атак подводных лодок. Предварительно I дивизион проконтролировал весь фарватер тралами. «Миноносцы, сопровождавшие крейсеры, снимали ограждение с протраленного фарватера, но не окончили своей задачи, потому что Шмидт хотел до наступления темноты пройти через заграждение, стоявшее у Михайловского маяка» [3, стр. 244]. Около 20 часов корабли стали на якорь у Михайловского маяка.

С утра 21 августа «оба дивизиона тральщиков приступили к уборке буев, поставленных в районе заграждений. По приказанию командира соединенных сил в точках поворотов ограждение было оставлено на местах на случай, если бы при наступлении армии понадобилось повторить прорыв в Рижский залив» [3, стр. 244]. Повидимому были оставлены и некоторые промежуточные вехи, потому что 24 августа *Новик* совершенно самостоятельно прошел по протраленному германскими тральщиками фарватеру, пользуясь оставленными буями.

Днем и вечером 21 августа все корабли, принимавшие участие в операции, начали возвращение в германские порты. *Зейдлиц* и *фон-дер-Танн* ушли прямо в Киль. I эскадра пошла в Свинемюнде, а остальные корабли направились в Либаву. Все тральщики поступили в длительный ремонт, и до середины сентября никаких тральных работ в германских водах не производилось. Не выполнялось здесь траление и в период операции, продолжавшейся во второй раз около 8 суток (с 14 по 22 августа); за это время по риксгефтскому фарватеру много раз проходили корабли Хиппера, поочередно пополнявшие запасы угля; здесь же под конвоем *Зейдлица* и *фон-дер-Танна* прошел в Данциг поврежденный *Мольтке*. Много походов без предварительного траления было совершено и по фарватерам, проведенным из Либавы, и по прибрежному фарватеру, по которому из Данцига на W прошел только что законченный постройкой линейный крейсер *Люцов*.

Если 8 августа пр. Генрих был крайне удивлен, то на этот раз он «был изумлен, когда в полдень 21-го узнал о прекращении операции. Он сожалел, что Моонзунд не был нигде загражден; в действительности постановка даже небольшого числа мин была бы полезна». Адмирал-штаб с своей стороны дал неудовлетворительный отзыв; по его мнению не были выполнены именно те задачи, ради которых и давалось согласие на вторичный прорыв, а именно: действительное заграждение Моонзунда на долгий срок и уничтожение *Славы*. Кайзер согласился с мнением адмиралштаба.

Впоследствии пр. Генрих согласился с доводами Шмидта о выяснившейся необходимости прекратить операцию вследствие того, что дееспособность II дивизиона тральщиков будто бы была почти исчерпана. Между тем именно эти доводы менее всего заслуживали внимания; по существу они были неправильными, потому что утром 20 августа во II дивизионе в строю находились 9 тральщиков из 14, не говоря о наличии 13 тральщиков I дивизиона. Доводы эти были несправедливы по отношению к личному составу II дивизиона. В роли стрелочников пришлось выступить именно тем кораблям, которые менее всего заслуживали каких бы то ни было упреков. С начала навигации дивизион потерял на минах 9 тральщиков, из которых 6 утонули и 3 были тяжело повреждены, причем погиб 41 человек; половина этих потерь была понесена при прорыве в Рижский залив.

Особого внимания заслуживает тот факт, что главная задача по протраливанию фарватера для линейных кораблей в боевой

обстановке, под неприятельским огнем, была выполнена маленькими катерами, представлявшими неблагодарную мишень для тяжелой артиллерии *Славы*. Да и во многих других отношениях операция была весьма поучительна. «Прорыв крупного соединения через широкий загражденный минами район, защищаемый неприятельскими морскими силами, представлял для тральщиков, миноносцев и крупных кораблей совершенно новую задачу. Не обращая внимания на всплески снарядов и на ежеминутную опасность подрыва на мелкопоставленных минах, тральщики несли свою ответственную службу, и нужно только удивляться тому, что ни один из наиболее глубоко сидевших ведущих тральщиков не подорвался на минах, несмотря на длительную работу на заграждениях и необходимость неоднократно пересекать одни и те же линии в различных направлениях» [3, стр. 251].

VI. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД

1. Траление в германских водах. Опасность от плавающих мин

В некоторых случаях германское командование довольно успешно воспринимало уроки войны и на ходу вырабатывало правильные тактические приемы траления. В частности, Гопман еще в конце июня, после того как II дивизион обследовал зигзагами рихтсгефтский и брюстерортский фарватеры и морской фарватер в Либаву, и еще до взрыва парохода *Урсула Фишер* находил, что «при новом способе траления, при котором обследуемый фарватер покрывался сетью зигзагообразных курсов, ввиду обширности района оставались большие промежутки между галсами» [3, стр. 118]. Поэтому Гопман приказал II дивизиону обследовать рихтсгефтский фарватер еще несколькими галсами «параллельными его основному направлению» (по русской терминологии — параллельно оси фарватера).

Обстановка не позволила выполнить эту работу ни в июле, ни в августе; в начале июля дивизион, по распоряжению того же Гопмана, переключился на борьбу с подводными лодками, а в дальнейшем был занят тралением в районе Либавы и при прорыве в Рижский залив. Закончив в первой половине сентября ремонт, II дивизион, действуя по составленному Гопманом плану, обследовал рихтсгефтский и брюстерортский фарватеры. Ни на том, ни на другом фарватере мин не оказалось, хотя работа была выполнена по способу Гопмана (по русской терминологии — по способу подробного обследования районов, т. е. частыми параллельными галсами с узкими пропусками между галсами). Отсюда видно, что заграждение *Енисея* действительно не распространялось в пределах зоны брюстерортского фарватера. Что касается рихтсгефтского фарватера, то повидимому его ось была перенесена мили на две к W, так что заграждение *Рюрика* осталось после этого за пределами зоны фарватера.

Оба фарватера были очень удобны в навигационном отношении, особенно при системе зажигания маяков и высылке пловучего

маяка навстречу возвращавшимся кораблям. Но русские и английские подводные лодки досаждали германцам как у Риксгефта, так и у Брюстерорта; поэтому II дивизион по распоряжению Гопмана проложил для выхода из Данцигской бухты еще один фарватер непосредственно из конца брюстерортского фарватера курсом N—S, т. е. с осью, расположенной по меридиану 19°16'. И в этом случае заграждение *Енисея* не было обнаружено, хотя оно должно было мили на три перекрывать зону нового фарватера.

Из 240 мин, поставленных *Енисеем*, по крайней мере половина имела углубление 5 *м*; если даже допустить, что все мины, имевшие меньшее углубление (3 *м*), были сорваны, то часть мин с 5-метровым углублением должна была сохраниться на месте. Если бы эти мины стояли в пределах зоны нового фарватера, то при его обследовании по способу Гопмана они были бы обнаружены. Отсюда следует, что у *Енисея*, так же как и у *Рюрика*, была ошибка в счислении около 3 миль к W и при этом не более 3 миль, иначе заграждение было бы обнаружено в начале апреля нейфарвассерским дивизионом тральщиков. Таким образом, одно из самых крупных заграждений, поставленных русскими зимой 1914—1915 г.г., не представило для германских тральщиков никакой нагрузки. Что касается двух заграждений, обнаруженных 5 и 8 апреля нейфарвассерскими тральщиками поблизости от зоны нового фарватера, то обстоятельство это, с точки зрения Гопмана, являлось положительным, а не отрицательным фактором, потому что в вопросе о проведении фарватеров через загражденные русскими районы он был вполне солидарен с пр. Генрихом.

Однако, в своем стремлении предохранить корабли от атак подводных лодок германцы преувеличивали значение этого мероприятия, которое при известных условиях могло оказаться опасным, так как оставшиеся поблизости от фарватеров заграждения являлись рассадниками плавающих мин. Русские также проводили фарватеры через загражденные германцами районы, но не иначе как после полного уничтожения данного заграждения.

15 сентября II дивизион безуспешно тралил в непосредственной близости от Стейнорта, где, по донесению сторожевого корабля, была обнаружена мелкостоявшая мина. В течение следующих 20 дней дивизион, несмотря на затяжную свежую погоду, выполнил все полученные от Гопмана задания. Были определены границы заграждения, находившегося на WSW от Либавы (и обнаруженного 8 июня *Тетис*), выходной фарватер на W был значительно расширен, и на подходах к Стейнорту был значительно увеличен маневренный район.

20 сентября вступил в строй нейфарвассерский вспомогательный дивизион. Половина дивизиона была вызвана на запад для усиления охраны Зунда, а остальным тральщикам было приказано обследовать тралами водный район к Ost'у от Хелы. Здесь, милях в 15 к W от Пиллау, произошли непонятные для Гопмана события: 6 сентября затонул от взрыва пароход *Бреслау*, шедший из Либавы с грузом военной добычи, а один из миноносцев повредил лопасть винта о какой-то металлический предмет — либо мину, либо зато-

нувший корабль. Причиной гибели *Бреслау* считалась плавающая или стоявшая на якоре мина, но, несмотря на самое тщательное траление, нейфарвассерские тральщики никаких мин не нашли. Они были посланы после этого в помощь II дивизиону для окончания работ на новом выходном фарватере, а относительно *Бреслау* было решено, что причиной гибели парохода явилась плавающая мина.

Опасность от плавающих мин в 1915 г. угрожала германцам на всем протяжении от датских проливов до курляндского побережья. Мины, поставленные в 1914 г. в Лангеланд-Бельте, плохо выдерживали свежие осенние погоды и в большом количестве срывались с якорей. В октябре два катерных тральщика фридрихсотрского дивизиона, стоявшие у борта дозорного корабля, погибли от взрыва одной из таких мин. Фридрихсортскому дивизиону приходилось от времени до времени проверять заграждение и убирать мины, всплывшие к поверхности.

В конце сентября, когда обсуждался вопрос о предложенной пр. Генрихом постановке оборонительного заграждения к N от Либавы, в.-адм. Шульц отнесся к этому проекту отрицательно. Он полагал, что «постановка заграждений на подходах к Либаве потребует предварительного траления всего прилегающего водного района, а кроме того и уничтожения обнаруженных заграждений; весьма сомнительно, что в наступившее осеннее время тралящие соединения смогут справиться с такой работой. Кроме того, после постановки значительно возрастет опасность появления плавающих мин; гибель парохода *Бреслау* была в этом смысле достаточным предупреждением».

До поры до времени все рассуждения об опасности от плавающих мин носили характер теоретических предположений. Но 10 ноября нефтеналивной пароход *Бюргермейстер Петерсен* (2 800 *т*) действительно взорвался на плавающей мине у Гейстернеста, на половине пути между Хелой и Риксгефтом. Почти весь экипаж погиб, а потеря нефтеналивного судна была особенно тяжела ввиду недостатка в этого рода судах. Перед этим выяснилась, наконец, истинная причина гибели парохода *Бреслау*.

В первой половине октября, в результате энергичных действий *E-19*, на западе прервалось судоходство; впервые с апреля на всем театре возникло сильнейшее беспокойство, и участились донесения о подводных лодках. Все наличные силы в том числе нейфарвассерский дивизион и половина II дивизиона тральщиков были распределены для противолодочной охраны на фарватерах от Киля до Либавы. В подобных условиях причина любого взрыва, где бы он ни произошел, была бы приписана торпеде.

12 октября в районе взрыва *Бреслау* «неожиданно затонул нефтеналивной транспорт *Вилькоммен* (3 100 *т*) с половиной команды (13 чел.), . . . а 14-го невдалеке от места гибели *Вилькоммена* миноносец *S-149* получил тяжелое повреждение от взрыва в кормовой части, но был отведен на буксире в Данциг; при этом взрыве один человек погиб. Тотчас после гибели нефтеналивного транспорта миноносцы охотились за предполагавшейся подводной лодкой». Не хотелось думать, что русские возобновили уже заградительные

операции; к тому же нейфарвассерские тральщики в сентябре безрезультатно искали здесь мины. С другой стороны, три взрыва в одном и том же районе были достаточно показательными, поэтому пароходам дано было указание обходить опасный район далеко с S, проходя под берегом по линии Хела—Кальберг—Пиллау. После этого «был вызван на работу II дивизион тральщиков... Группа, состоявшая из 6 тральщиков,... через несколько дней обнаружила две сильно обросших мины: это были остатки заграждения, поставленного в ночь с 5 на 6 ноября 1914 г. с эскадренного миноносца *Новик*. Мимо этого места и через этот самый район в течение 10 месяцев происходило оживленнейшее судоходство, и только 6 сентября одна из мин явилась причиной гибели парохода *Бреслау*, причем только последующие потери повели к обнаружению истинной причины гибели судов в этом районе» [3, стр. 290].

Через несколько дней после сделанного II дивизионом открытия, заставившего вспомнить о ночной встрече *Тетиса* 6 ноября 1914 г., в 15 милях западнее Либавы погиб от торпеды *Пр. Адальберт*. Шедшие в охране «миноносцы не видели следа торпед, а с крейсера не было дано никаких тревожных сигналов, поэтому взрыв был приписан мине заграждения, и на место гибели был выслан II дивизион тральщиков. Даже когда было принято сообщение русской радиостанции о том, что подрыв был произведен подводной лодкой, не все сомнения рассеялись; считали, что причиной гибели могла быть мина, поставленная с подводной лодки» [3, стр. 292]. Половина II дивизиона, с начала октября откомандированная для охраны фарватера на участке Иерсгефт — Зассниц, была возвращена для этой работы в Либаву. Таким образом русские мины заставляли отвлекать тральщики для охоты за подводными лодками, а английская торпеда вынудила повторить траление на фарватере, который незадолго до этого был тщательно протрален на всем его протяжении. Между тем в тральщиках попрежнему испытывалась крайняя нужда, и пр. Генрих рекомендовал осторожнее подходить к вопросу об использовании тральщиков, так как «на их дальнейшее усиление не было никаких надежд».

Под произошедшим усилением подразумевались некоторые существенные перемены. Октябрьские операции русских и английских подводных лодок вынудили значительно усилить охрану фарватеров. Сделано это было за счет передачи нейфарвассерских вспомогательных тральщиков в полуфлотилию сторожевых кораблей восточной части Балтийского моря. Нейфарвассерский дивизион «получил вместо них, подобно вспомогательному дивизиону катерных тральщиков Свинемюнде, — 12 мореходных моторных катеров с транспортом-базой *Фюрст Бюлов* (8 000 *т*). В то же время, по настоянию пр. Генриха, был сформирован еще один дивизион такого же типа из 12 вновь построенных моторных катеров-тральщиков с пароходом-базой *Аммон*. Все три дивизиона катерных тральщиков получили однообразное название «дивизионов траления». Однако должно было пройти еще несколько месяцев, пока новые соединения могли быть приведены в полную готовность» [3, стр. 289].

Фридрихсортский дивизион, применявшийся, главным образом, для контрольных работ на заграждениях, поставленных в датских проливах, летом был использован также для работ на арконском заграждении. Заграждение это «с момента точного определения его границ почти не представляло препятствий для судоходства. Но, во избежание опасности от плавающих мин, это заграждение в 4-недельный срок было вытралено кильским вспомогательным дивизионом катерных тральщиков, переведенным на это время в Зассниц. Работа этих малых судов всегда вызывала одобрение, тем более что и в порту им было много неприятного дела... Осенью дивизион получил новые катеры, так как старые были сильно изношены» [3, стр. 273].

Работы на арконском заграждении продолжались в общей сложности два месяца при участии трех дивизионов тральщиков. Данных о числе вытраленных мин Ролльманом не приводится, но повидимому это было одно из наиболее стойких русских заграждений. Из числа 100 мин, поставленных *Россией*, две мины послужили причиной взрыва *Газелле* и *Грете Хемсот*, следовательно «процент попадания» оказался равным двум. Заграждение было глубоко поставленным и не вызвало потерь среди работавших на нем тральщиков.

Вторым заграждением, полностью уничтоженным в 1915 г. германцами, было заграждение *Новика*. Ничтожное количество мин, обнаруженных во второй половине октября II дивизионом, не позволяло сделать никаких выводов о длине и направлении заграждения и заставило предполагать наличие небольших минных банок. Поэтому в первой половине ноября, после того как II дивизион освободился от траления в районе взрыва *Пр. Адальберта*, ему было приказано систематически протралить весь район между Хелой и Брюстерортом. После длительной безрезультатной работы, закончившейся только 22 декабря, заграждение было сочтено уничтоженным.

Начиная от обстоятельств его постановки и кончая моментом его обнаружения, судьба заграждения *Новика* была несколько необычной. Миноносцу было приказано поставить мины в районе к N от маяка Шольпин, но сильное волнение заставило командира повернуть в Данцигскую бухту, вследствие чего и произошла, после постановки, встреча с *Тетисом*, не вызвавшая со стороны германцев никаких мероприятий контрольного характера. Было поставлено 50 мин пятью банками по 10 мин с промежутками в 1 милю между банками. Общая длина заграждения была около $5^1/_2$ миль, и северная его часть распространялась в пределах прибрежного фарватера Хела—Брюстерорт. Фарватер этот ни разу не был обследован по способу Гопмана (по крайней мере об этом нигде не упоминается у Рольмана), но независимо от этого причина, по которой 90% поставленных мин не были обнаружены германцами, заключалась, повидимому, не столько в действии штормов, сколько в ненадежности и неверности карты, имевшейся в распоряжении *Новика*. Впадина с глубинами свыше 100 *м*, расположенная при входе в Данцигскую бухту, распространяется на несколько миль восточ-

нее и немного южнее, чем полагал командир *Новика*. Очень возможно, что северная часть заграждения оказалась глубоко под водой подобно тому, как это случилось с северо-западной частью заграждения «С», поставленного германцами севернее Даго. Эхолотов в то время не существовало, и у русских не было обыкновения проверять перед постановкой глубины механическими или гидростатическими лотами; к тому же эта проверка, в данном случае, была бы бесполезной, так как постановка была начата в южной точке, на глубинах около 95 *м*.

Из числа 50 мин две были вытралены, а на трех взорвались *Бреслау*, *Вилькоммен* и *S-149*, следовательно «процент попадания» был не менее шести (наивысший для всех русских активных заграждений). В точности установить этот процент невозможно, потому что заграждение стояло на одном из наиболее оживленных путей в Кенигсберг, и очень возможно, что оно послужило причиной взрыва нескольких пароходов из числа тех, которые пропали без вести в конце 1914 года и в начале 1915 года. Заграждение на долгий срок приковало к себе самый ценный дивизион тральщиков и послужило косвенной причиной потерь, понесенных германцами на минах, которые были поставлены в других районах.

Свинемюндский дивизион катерных тральщиков к середине сентября вышел из ремонта. Успешные действия катеров в Ирбене привлекли заслуженное внимание Флота Открытого моря, и вместо того, чтобы явиться в распоряжение Гопмана, дивизион «работал в Северном море, где ему явочным порядком было дано задание по уничтожению заграждений. После настойчивых требований старшего флагмана дивизион в октябре был возвращен в Балтийское море, когда и приступил к уничтожению заграждения, находившегося на WSW от Либавы» [3, стр. 261].

«После атак подводных лодок на *Брауншвейг* у Либавы и на *Аугсбург* у Стейнорта, свинемюндский вспомогательный дивизион катерных тральщиков получил 13 октября задание проложить фарватер через минное заграждение у Бернатена по линии 10-метровых глубин, чтобы иметь более обеспеченный от атак подводных лодок подход к Либаве» [3, стр. 299].

В октябре, в результате оборудования Эстергарн-Люзерортской позиции, значительно возрос общий объем тральных работ. До тех пор передовой базой легких сил и IV эскадры являлась Либава, но позиции сторожевых кораблей, расположенные к S от новых германских заграждений, были слишком удалены от этого порта. Сторожевым кораблям, миноносцам и дозорному крейсеру во многих отношениях удобнее было базироваться на Виндаву, однако подходы к этой гавани были затруднены тремя русскими заграждениями. Впрочем, по германской теории, наличие заграждений являлось довольно надежной защитой от атак подводных лодок, поэтому оставалось лишь точнее определить границы этих заграждений. За отсутствием свободных тральщиков работа эта до тех пор не была доведена до конца, и корабли довольствовались тем, что были известны общие границы загражденного района, расположенного в расстоянии от 3 до 11 миль от Виндавы. Вдоль берега

имелся свободный проход, которым германские корабли и пользовались для связи с эстергарн-люзерортскими постами.

В начале ноября в Виндаву был переведен свинемюндский дивизион, переименованный вскоре в I дивизион траления. Из Виндавы катеры выходили на среднее и восточное заграждения Эстергарн-Люзерортской позиции для уничтожения мелко стоявших мин; после этого приступлено было к определению границ упомянутых выше трех русских заграждений. Работы сильно затруднялись затяжными штормовыми погодами и наступившими ранними холодами. В начале декабря катеры, вследствие обмерзания, не смогли участвовать в предварительном тралении, выполненном перед постановкой дополнительного заграждения к W от Люзерорта. Траление было выполнено четырьмя миноносцами X флотилии; они обследовали намеченный для постановки курс, а также подходы к Виндаве и к банке Спон. Но это была единственная мера предосторожности, примененная в зоне новой позиции, главным образом, под впечатлением набега русских миноносцев, которые 21 ноября, несмотря на наличие среднего и восточного заграждений, утопили укрывавшийся за ними сторожевой корабль *Норбург*.

2. Потери на русских заграждениях, поставленных в ноябре и декабре 1915 года

Перейдя к оборонительной тактике и оттянув линию наблюдения за русским флотом далеко на S, германцы надеялись, что существование новой позиции останется в тайне от русских, и вся система наблюдения, организованного на позиции, окажется действительной мерой для предотвращения новых заградительных операций. Германцы не могли знать о русском умении расшифровывать радио и не слишком задумывались над обстоятельствами потопления *Норбурга*. 5 декабря они бесполезно затратили еще 350 мин, которые могли бы принести вред, если бы были поставлены в русских водах. Германцы не позаботились пересмотреть свои методы ведения войны, которые в прошедшем году привели их к весьма ощутительным потерям. Попрежнему не производилось ни предварительного, ни контрольного траления в германских водах, и никакой заботы не было проявлено по отношению к легким морским силам, обслуживавшим Эстергарн-Люзерортскую позицию.

24 ноября на заграждении, поставленном русскими крейсерами 11 ноября в 40 милях южнее Готланда, подорвался легкий крейсер *Данциг*, шедший из Киля в Либаву для подкрепления легких сил Гопмана. Крейсер удалось прибуксировать в Данциг.

Изо дня в день дозорные корабли выходили из Виндавы на свои позиции и благополучно возвращались в гавань, оставляя опасный район к S. Но германцы имели дело с настойчивым и искусным противником. Изучив германскую организацию дозорной службы, русское командование при первом удобном случае выполнило заградительную операцию. 16 декабря *Новик*, *Победитель* и *Забияка* поставили ряд минных банок, преграждавших выход из Виндавы на N и на NW. Миноносцы остались незамеченными; они удачно

разошлись с дозорным крейсером *Бремен* и не менее удачно прошли в проходе между средним и восточным германскими заграждениями.

Менее чем через сутки, вечером 17 декабря *Бремен* в сопровождении миноносцев *V-186* и *V-191* вышел из Виндавы на позицию. Милях в восьми от гавани «*V-191* подорвался на мине и через полчаса затонул. Считая, что взрыв произошел на плавающей мине, крейсер и другой миноносец, *V-186*, спустили шлюпки, с помощью которых почти вся команда *V-191* была спасена. В 19 часов, при подъеме шлюпок, *Бремен* коснулся носовой частью двух мин, взорвавшихся одна за другой. Корма поднялась круто кверху и крейсер в несколько минут скрылся под водой» [3, стр. 310]. Третий участник драмы, *V-186*, поспешил было к месту взрыва, но вскоре он отвлекся погоней за подводной лодкой, которой в действительности не было, открыл огонь и произвел несколько поворотов; впоследствии он донес, что одна торпеда прошла в 10 *м* по носу, а другая в 20 *м* за кормой; сам начальник полуфлотилии был уверен в том, что видел подводную лодку и причину гибели обоих кораблей приписывал ее атаке. Тем временем команда крейсера плавала в ледяной воде, и из 408 человек экипажа было спасено только 110, из которых некоторые уже окоченели, но были приведены в чувство; *V-186* доставил спасенных в Либаву.

Два сторожевых корабля и два миноносца обследовали место гибели, но подводную лодку не обнаружили. «Несмотря на лунную ночь трудно было допустить, что подводная лодка могла так успешно выпустить столько торпед». К тому же и «противник не объявлял (по радио) о достигнутом им успехе»; оставалось, впрочем, «предположить, что атаковавшая лодка, возвращаясь домой, погибла на германских заграждениях. Определенные утверждения начальника полуфлотилии вынуждали верить этой маловероятной версии» [3, стр. 311]. Повторилась история, произошедшая с *Фридрихом Карлом*, *Газзеле*, *Урсулой Фишер* и *Вилькомменом*, но на этот раз она обошлась дороже.

I дивизион траления (свинемюндские катеры) в ноябре и декабре пользовался каждым тихим днем для работы на русских заграждениях; в свежую погоду, не позволявшую катерам выходить в море, разоружались многочисленные мины, прибитые к берегу, и производилась очистка виндавской гавани. К середине декабря удалось закончить уничтожение ближайшего к Виндаве заграждения, поставленного 29 июня; оставалось лишь сделать контрольные галсы. Милях в пяти севернее этого района находилось заграждение, поставленное 16 декабря. Несмотря на наличие 12 катеров, не было сделано ни одного контрольного галса в районе гибели *Бремена* и *V-191*, хотя в следующие дни бывали тихие погоды.

В течение 5 дней, последовавших за взрывом *Бремена* и *V-191*, сторожевые корабли и миноносцы случайно попадали в проходы между минными банками, или же проходили через заграждения, не взрываясь. Но «утром 23 декабря сторожевой корабль *15* (*Фрея*), расстреливая мину, которая казалась плавающей, взлетел на воздух. Сторожевой корабль *6* по радио вызвал на помощь миноносцы.

Когда через 15 минут к месту гибели подошли *S-176* и *S-177*, они неожиданно увидели с обеих сторон от курса появившиеся вследствие волны (3 балла) мины, *S-176* удалось все же, пройдя между минами, спасти четверых из 26 человек команды погибшего сторожевого корабля.. Следовавший за ним *S-177* также благополучно миновал мины. Оба миноносца и сторожевой корабль направились в Виндаву и уже прошли около 5 миль, когда под кормой *S-177* произошел взрыв мины, и он начал тонуть. Быстро подошедший к его борту сторожевой корабль *6* успел принять 20 человек, а с помощью спущенных шлюпок была спасена остальная команда за исключением 7 человек, повидимому, убитых осколками».

Только теперь стало ясно, что 17 декабря произошла ошибка. «Ввиду того, что место гибели *Бремена* и *V-191* отстояло лишь на несколько миль от места взрыва последних двух кораблей, пришли к выводу о том, что потери 17 декабря произошли также от мин. Район моря, прилегавший к Виндаве, был закрыт для плавания, и вход и выход из нее производились вдоль побережья мимо Бакгофена. I дивизион траления, высланный 26-го на место гибели *S-177*, тотчас обнаружил неприятельское заграждение; установление его границ было невозможно ввиду обмерзания моторов, вынудившего дивизион возвратиться в Либаву» [3, стр. 312].

Существование Эстергарн-Люзерортской позиции, не принося никакой видимой пользы, начинало дорого обходиться германским морским силам, и пр. Генрих 23 декабря приказал отменить постоянное несение дозора между Готландом и Курляндией. В числе прочих мероприятий, вызванных создавшейся обстановкой, было приказано обратить внимание на организацию особенно тщательной охраны сторожевыми кораблями подходов к Либаве от подводных лодок и от заградителей.

Заботы о безопасности подходов к Либаве были тем более необходимы, что в скором времени предстоял уход из Либавы пяти линейных кораблей IV эскадры. I дивизион траления в январе и феврале 1916 г. контролировал выходные фарватеры из Либавы и совместно с пришедшим в Либаву III дивизионом траления (нейфарвассерские катеры) уничтожал минное поле, поставленное русскими у Бернатена. В течение этого периода положение на морских фарватерах крайне обострилось, между тем «количество тральщиков было недостаточным для того, чтобы одновременно удовлетворить потребности в работах по тралению в опасных от мин районах у Виндавы, а также между Готландом и Риксгефтом. Командующий морскими силами несколько раз безуспешно обращался к высшему командованию с требованием о предоставлении еще одного дивизиона тральщиков, просьба, обращенная к командующему Флотом Открытого моря, также осталась безрезультатной даже после того, как пр. Генрих предложил в обмен (на I дивизион тральщиков) один дивизион катерных тральщиков» [3, стр. 312].

Две мины *Новика*, на полтора месяца оторвавшие II дивизион от работ на морских фарватерах, сделали этим свое дело. По распоряжению Шульца 23 декабря дивизион прибыл в Либаву. Он получил задание проложить для линейных кораблей новый фарватер по

направлению на WSW, через район минного заграждения, обнаруженного 8 июня *Тетисом*; от этого места фарватер был протрален в длину на 30 миль, до района больших глубин. По окончании этой работы половина дивизиона поступила в зимний ремонт, а вторая половина, впредь до готовности первой группы, осталась в Либаве. К середине февраля было закончено уничтожение заграждения *Аугсбурга*, очень затруднявшего до тех пор подход к Либаве. Насколько можно понять из кратких сведений, приведенных Ролльманом, за промежуток времени в полтора года, протекших с момента постановки этого заграждения, все мины с него были сорваны; во всяком случае II дивизион мин не нашел, и район был объявлен чистым от мин.

Кроме того, II дивизион производил систематическое контрольное траление прибрежного фарватера между Мемелем и Виндавой, так как на нем периодически подозревали появление новых заграждений. Таким образом в ограниченном, но наиболее угрожаемом районе, впервые с начала войны была установлена с и с т е м а п е р и о д и ч е с к о г о т р а л е н и я, применявшаяся русскими уже с весны 1915 года и замененная ими в августе того же года более совершенной с и с т е м о й п р е д в а р и т е л ь н о г о о б с л е д о в а н и я. Русские действительно имели намерение поставить заграждения на прибрежном фарватере у Стейнорта и у Папензе, но операция эта, намеченная на 6 января, не состоялась вследствие подрыва *Забияки* на мине у Дагерорта. Но независимо от того, что мера предосторожности, принятая германцами, не принесла в данном случае реальной пользы, она свидетельствовала все же о первом проблеске на пути к выработке системы траления; для этого потребовались, следовательно, 17 месяцев войны, полсотни аварий на минах и потеря 600 человеческих жизней. Таков внутренний смысл событий, изложенных в трудах Фирле и Ролльмана.

К концу 1915 г. общее количество всякого рода аварий, произошедших с начала войны от атак подводных лодок, от боевых столкновений, на минах, от посадок на камни и т. д., в военном и в торговом флотах составило в Балтийском море не менее 80. «Многочисленные потери вызвали в стране понятное беспокойство. Сам кайзер на докладе о гибели сторожевого корабля *Фрея* и миноносца *S-177* высказал мнение о том, что война на Балтийском море очень богата потерями без соответствующих успехов» [3, стр. 317]. Смысл объяснений, данных по этому поводу пр. Генрихом, сводился, повидимому, к тому, что большие потери были неизбежны ради достижения поставленных ему целей. Впоследствии кайзер смягчил свой приговор: в изданном приказе говорилось, что если «невозможно будет совершенно избежать дальнейших потерь, то они все же допускают уменьшение своего числа путем предусмотрительного использования накопленного опыта»... [3, стр. 318].

Ролльман упоминает еще о произошедшей в течение зимы 1915—16 г. гибели нескольких малых пароходов, но, не указывая места и причин, ограничивается замечанием, согласно которому «эти несчастные случаи надо было отнести на счет обычных в море

аварий». Кроме того подорвался на мине крейсер *Любек*. Относительно причины взрыва *Данцига* одно время возникли легкие сомнения, но вскоре они рассеялись, и было решено считать, что взрыв произошел на мине. Новый путь, проложенный в конце декабря на WSW от Либавы для уходивших на W кораблей, проходил южнее банок Хоборгской и Средней, в расстоянии не менее 25 миль от места взрыва *Данцига*. «К несчастью это путь проходил как-раз через середину большого минного заграждения, поставленного русскими 6 декабря. Несмотря на это первая группа в составе *Брауншвейга, Мекленбурга, Берлина* и X флотилии прошла благополучно. Но *Любек* утром 13 января получил тяжелое повреждение от взрыва на мине» [3, стр. 313]. Несмотря на свежую погоду и сильное волнение миноносцу *V-189* удалось взять крейсер на буксир и вести его со скоростью от 1 до 3 узлов. Ночью при волне в бакштаг корабль так сильно рыскал, что несколько раз оказывались на обратном курсе. С помощью буксира, вышедшего навстречу к Риксгефту, днем 14 января крейсер был приведен в Данциг.

На этот раз, не колеблясь, причину взрыва приписали мине заграждения; но с шестью тральщиками, имевшимися в распоряжении командования, трудно было организовать траление на всем пути, проведенном в открытом море от Либавы до Борнхольма. Дальнейшее сообщение с Либавой производилось по прибрежному фарватеру, удлинявшему путь на 80 миль, но не вызывавшему особых опасений благодаря раннему наступлению зимы, прервавшей деятельность русских заградителей.

Из данных, относящихся к кампании 1916 г., у Ролльмана имеется лишь краткое упоминание о том, что «летом 1916 г. германские тральщики нашли в 15 милях на WNW от Виндавы короткое заграждение», поставленное, повидимому, *Акулой*. Известно, кроме того, о гибели семи эскадренных миноносцев, форсировавших Передовую позицию, и, наконец, о совершенном в 1917 году прорыве в Рижский залив, еще раз подтвердившем хорошую техническую оснащенность германского траления и крупную роль, которая в будущей войне будет принадлежать катерным тральщикам.

Исторические материалы за 1916 и 1917 г.г. германцами не опубликованы, поэтому ничего нельзя сказать о том, какое направление приняло траление в германских водах в течение последних двух лет войны на Балтийском море. Можно лишь предполагать, что у германцев не было достаточных предпосылок для того, чтобы установить, по русскому образцу, систему предварительного обследования.

В виде общего вывода, который основан на изучении траления, выполненного как германцами, так и русскими, можно заметить, что в военное время вовсе нет надобности обнаруживать решительно все неприятельские заграждения; вполне достаточно, если своевременно обнаруживаются заграждения, поставленные на операционных путях кораблей. Но если бессистемно разбрасывать эти пути, как поступало по крайней мере до начала 1916 г. германское командование, то ни одна система траления не окажется действительной.

ЭЛЕМЕНТЫ СУДОВ, ВХОДИВШИХ В СОСТАВ ТРАЛЬНЫХ СОЕДИНЕНИЙ РУССКОГО ФЛОТА В ВОЙНУ 1914—1917 гг. НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

№ п/п	Название	Прежнее название до зачисления в тральщики	Водоизмещение в тоннах	Осадка в футах	Скорость хода в узлах	Район действия в милях	Артиллерийское вооружение	Примечание
	Тральщики							
1	*Минреп*	Специальной постройки. Портовые суда.	150	6,5	11,5	320	1—75 *мм*	Погиб 22/XI 1916 г.
2	*Фугас*							
3	*Запал*							•Погиб 28/V 1916 г.
4	*Взрыв*							Погиб 27/VIII 1914 г.
5	*Проводник*							
6	*Искра*	Специальной постройки. Пароходы-тральщики	500	14	11,6	1300	1—75 *мм*	Погиб 6/X 1916 г.
7	*Пламя*							
8	*Патрон*							
9	*Якорь*	Финляндский ледокол *Аура II*	550	11,5	11	1300	2—47 *мм*	1/I 1915 г. переименован в *Планету*.
10	*Комета*	Финляндский пароход *Эбба Мунк*	250	9,5	9	380	2—47 *мм*	
11	*Чека*	Миноносец № 132	98	7,5	16	500	1—47 *мм*	
12	*1*	Финляндский пароход *Линеа*	450	12	10	1800	2—75 *мм*	Погиб 16/IX 1915 г.
13	*2*	Финляндский пароход *Леббельн*	570	10,5	11	1650	2—75 *мм*	
14	*3*	Эстонский пароход *Руно*	600	7,5	9	2000	2—75 *мм*	В сентябре 1915 г. за непригодностью передан в партию сетевых заградителей
15	*3*	Русский пароход *Русь*						Реквизирован на замену предыдущему; элементы [illegible]
[illegible]								[illegible] тию сетевых заградителей (*Ловать*).
17	*4*	Гер[м]анский пароход						На замену предыдущему. Погиб 5/XI 1915. Элементы неизвестны. На замену предыдущему.
18	*4*	Германский пароход *Аякс*	1100	13,5	10	2200	2—75 *мм*	•Погиб 27/V 1916 г.
19	*5*	Русский пароход *Рюрик*	580	12	10	2000	1—75 *мм*	Погиб 22/VIII 1915 г.
20	*6*	Гер[м]анский пароход *Стелла*	700	9,5	8	1750	1—75 *мм*	Погиб 22/IX 1914 г.
21	*7*	Русский пароход *Тритон*	590	10	9	1750	—	На замену предыдущему.
22	*7*	Германский пароход *Вулкан*	700	9,5	8,5	2000	1—75 *мм*	Погиб 22/IX 1914 г.
23	*8*	Эстонский пароход *Моон*	600	7,5	9	2000	—	На замену предыдущему.
24	*8*	Германский пароход *Андромеда*	700	9	8,5	2000	1—75 *мм*	
25	*9*	Германский пароход *Перес*	700	12,8	9	1800	1—75 *мм*	
26	*10*	Германский пароход *Примус*	700	12,8	8,5	1800	1—75 *мм*	
27	*11*	Германский пароход *Федра*	800	9,5	8,5	2000	1—75 *мм*	
28	*12*	Германский пароход *Диана*	600	10,5	8,5	1750	1—75 *мм*	
		Волжские буксиры:						
29	*14*	*Лебедянь*	140	6,5	10	1600	1—47 *мм*	Вошел в строй в 1915 г
30	*15*	*Вольск*	140	6,5	13	1800	1—47 *мм*	„ „ „ „ „
31	*16*	*Грузин*	140	6	8,8	1625	1—47 *мм*	„ „ „ „ „
32	*17*	*Американец*	140	6	10,5	1680	1—47 *мм*	„ „ „ „ „
33	*18*	Колесный пароход *Ап. Павел*	499	6	13,5	936	1—47 *мм*	
34	*19*	Колесный пароход *Ап. Петр*	501	6	13	1000	1—47 *мм*	
35	*22*	Русский пароход *Алексей*	750	11	12	1080	2—47 *мм*	
36	*23*	Финляндский пароход *Ваза*	800	8	10	1100	2—47 *мм*	
37	*24*	Русский пароход *Аугсбург*	150	6,5	9	1050	1—47 *мм*	С 1920 г. *Щит*.
38	*Щит*	Специальной постройки. Вошли в строй в 1916 г.	200	4,5	9	450	1—75 *мм*	Погиб 6/XII 1916 г.
39	*Кичсюль*		200	4,5	9	450	1—75 *мм*	
40	*Крамбол*		200	4,5	0	450	1—75 *мм*	
41	*Грув*		200	4,5	9	450	1—75 *мм*	
42	*Ударник*	Специальной постройки. Вступили в строй в 1917 г.	210	5,6	12	400	2—75 *мм*	
43	*Защитник*		210	5,6	12	400	2—75 *мм*	
44	*Клюз*		220	5,6	13,5	400	2—75 *мм*	
45	*Илья Муромец*	Каспийские буксиры с теми же названиями. Вошли в строй в 1916 г.	330	9,5	12,5	1100	2—47 *мм*	Погиб 23/VIII 1917 г.
46	*Алеша Попович*		350	8	11	1270	2—47 *мм*	
47	*Поток-Богатырь*		370	8	11	1400	2—47 *мм*	

№ п/п	Название	Прежнее название до зачисления в тральщики	Водоизмещение в тоннах	Осадка в футах	Скорость хода в узлах	Район действия в милях	Артиллерийское вооружение	Примечание
48	*Добрыня*	Каспийские буксиры с теми же названиями. Вошли в строй в 1916 г.	325	9	11	1155	2—47 *мм*	
49	*Святогор*		400	8,5	11,8	1000	2—47 *мм*	
50	*Микула*		300	8,5	11	1000	2—47 *мм*	
	Посыльные суда							
51	*212*	Миноносец *Уссури*	204	7,8	24	330—1200	2—47 *мм*	
52	*213*	Миноносец *Сунгари*	204	7,8	24	330—1200	2—47 *мм*	
53	*214*	Миноносцы типа *Циклон*. По боевому расписанию 1914 г. — VII дивизион миноносцев	152	9,9	26	300—500	2—47 *мм*	Осадка кормой 11 фут. Действительная скорость хода не более 22 узлов.
54	*215*							
55	*216*							
56	*217*							
57	*218*							
58	*219*							
59	*220*							
60	*222*							
	Миноносцы							
61	*Прыткий*	Миноносцы типа *Сокол*. По боевому расписанию 1914 и 1915 гг. — VI дивизион миноносцев	235	7,6	26,5	250—750	2—75 *мм*	
62	*Прочный*		235	7,6	26,5			
63	*Подвижный*		235	7,6	26,5			
64	*Послушный*		240	7,2	26,7			
65	*Прозорливый*		250	7,6	26			
66	*Ретивый*		250	7,6	26			
67	*Резвый*		250	7,6	26			
68	*Рьяный*		250	7,6	26			
	Катерные (моторные) тральщики							
69—77	М. Т. №№ *1—9*	Специальной постройки на верфи Андрэ и Розенквист в Або	25	4	9	250	1 пулем.	8 катеров вошли в строй в 1917 г.
78—86	М. Т. №№ *10—18*	Специальной постройки на заводе Ботнич. Верфь в Або	29	4,5	12,5	440		До конца войны в строй не вступили.
	Вспомогательные суда							
87	Транспорт-база *Грозящий*	Канонерская лодка	1800	14	13,5	994		5/I 1915 г. отчислен в действующий флот.
88	База *Бобр*	Канонерская лодка	1100	12	11,5	1500		Зачислен в 1 партию 5/I 1915 г., отчислен в действующий флот 14/I 1916 г.
89	Госпитальное судно *Наутилус*	Финляндский тамож. пароход *Наутилус*	85	9	10	2040	—	
90	Транспорт-база *Тральщик Проводник*	Германский пароход *Селина*	1700	16	12,5	6000	2—75 *мм*	
91	Транспорт-база *Фита*	Германский пароход *Фальк*	3300	14	9,2	1600	2—75 *мм*	В 1916 г. переименован в *Тральщик Взрыв*.
92	Посыльное судно *№ 103*	То же	120	6,8	17	350	—	Для опытов.
93	База *Усть-Нарова*	Русский пароход *Гунгербург*	1137	13	11	1700	2—47 *мм*	

Примечания:

1. В начале войны были зачислены в тральщики 5 финляндских спасательных судов: *Планета, Эрви, Ассистенс, Карин* и *Метеор*. Они оказались непригодными для траления и были переданы в транспортную флотилию.

2. В 1914 г. были зачислены в тральщики русские пароходы *Гогланд* (тральщик *№ 6*) и *Ингерман* (тральщик *№ 12*), но вскоре они были признаны негодными и были переданы в охрану рейдов; второй из них получил наименование *Охранный*.

3. В 1916 г. в Риге были реквизированы два речных парохода водоизмещением по 150 *т*; осадка их была 6,5 фут, скорость хода 9,5 узлов, район действия 1850 миль. Они получили названия *Дуло* и *Ствол*.

4. В 1916 г. в Петроградском торговом порту были реквизированы буксиры *Тумба* и *Цапфа*. Они имели водоизмещение по 145 *т*, осадку 8 и 7 фут, скорость 9,5 и 10 узлов и район действия 660 и 700 миль.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ТАКТИЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАЛЬЩИКОВ РУССКОГО ФЛОТА В ВОЙНУ 1914—1917 гг. НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

(В скобках указаны номера, соответствующие порядковым номерам приложения 1-го).

Кампания 1914 года

1-ая партия траления

I отделение: 8 *циклонов* (№№ 53—60).
II отделение: *Искра, Пламя, Патрон, Якорь* (№№ 6—9).
III отделение: *Минреп, Фугас, Запал, Взрыв, Проводник* (№№ 1—5), *Комета* (№ 10) прикомандирована в октябре.

При 1-й партии: *Чека* (№ 11), *Грозящий* (№ 87), *Наутилус* (№ 89 с ноября).

2-я партия траления (постоянного подразделения на отделения в 1914 г. не было).

Тральщики №№ *1—12, 22, 23*, (№№ 12—14, 16, 19—28, 35, 36).
В первое время все эти тральщики именовались транспортами.

Кампания 1915 года

Дивизия траления (с июня)

1-я партия траления.

I отделение; *8 циклонов* (№№ 53—60).
II отделение: *Искра, Пламя, Патрон* (№№ 6—8).
III отделение:

1-я группа: *Минреп, Фугас, Запал, Взрыв* (№№ 1—4).
2-я группа: *14—17* (№№ 29—32).

IV отделение: *18* и *19*, *Планета, Комета, Чека* (№№ 33, 34, 9, 10, 11).

При 1-й партии: *Фита* (№ 91), *Бобр* (№ 88), *103* (№ 92), *22* (№ 35, с августа — как база штаба начальника дивизии).

2-ая партия траления.

I отделение: *1—4* (№№ 12—18).
II отделение: *5—8* (№№ 19, 20, 22, 24).
III отделение: *9—12, 22* (до августа), *23, 24* (№№ 25—28, 35—37).

При 2-й партии: *Тральщик Проводник* (№ 90).

Кампания 1916 года

Дивизия траления

1-й отряд тральщиков.

I дивизион: 8 *циклонов* (№№ 53—60).
II дивизион: 8 *соколов* (№№ 61—68).
III дивизион: 4 *минрепа* (№№ 1—4), 4 *капсюля* (№№ 38—41).
IV дивизион: *18, 19, 22, Чека, Комета, Планета* (№№ 33, 34, 35, 11, 10, 9).

При 1 отряде: *Фита* (№ 91), *103* (92), *Усть-Нарова* (№ 93 — база штаба начальника дивизии), *4* (с апреля — угольщик), *Наутилус* (№ 89).

2-й отряд тральщиков.

V дивизион: *2, 3, 4, 5, 7, 8* (№№ 15, 18, 19, 22, 24).

Примечание: *4* в апреле передан в 1-й отряд в качестве угольщика.

VI дивизион: *9, 10, 11, 12, 23, 24* (№№ 25—28, 36, 37).
VII дивизион: *14—17* (№№ 29—32).
VIII дивизион: 3 *искры* (№№ 6—8), 6 *богатырей* (№№ 45—50).

При 2 отряде: *Тральщик Проводник* (№ 90).

Кампания 1917 года

Дивизия траления

1-й отряд тральщиков.

I дивизион: 8 *циклонов* (№№ 53—60), *212, 213* (№№ 51, 52).
II дивизион: 8 *соколов* (№№ 61—68).
III дивизион: *Запал, Минреп, Чека, Капсюль, Крамбол, Груз* (№№ 3, 1, 11, 39, 40, 41).
IV дивизион: *18, 19, Комета* (№№ 33, 34, 10).

При 1 отряде: — тральщик *2* (№ 13, база начальника отряда), *Тральщик Взрыв* (№ 91) госпитальное судно *Наутилус* (№ 89) и *Усть-Нарова* (№ 93).

2-й отряд тральщиков.

V дивизион: *3, 8, 24, 103* (№№ 15, 24, 37, 92).
VI дивизион: *Пламя, Патрон, Планета, 9, 11* (№№ 7, 8, 9, 25, 27).
VII дивизион: 4 волжских буксира (№№ 29—32).
VIII дивизион: 6 *богатырей* (№№ 45—50).

При 2 отряде: — *Тральщик Проводник* (№ 90).

I дивизион моторных тральщиков (при дивизии траления): моторные тральщики *1—9* (№№ 69—77).
Базы (матки) — *7, 22* (№№ 22, 35).

II дивизион моторных тральщиков (при дивизии траления): моторные тральщики *10—18* (№№ 78—86), базы: *10* (№ 26), пароход *Латвия*.

Примечание. До конца войны дивизион в строй не вступил.

III дивизион моторных тральщиков (при дивизии траления): 7 моторных катеров военно-инженерного управления (водоизмещение от 10 до 14 *т*, осадка 5 фут, скорость хода 11 узлов, район действий 200 миль, вооружение 1 пулемет), база *Комета* (№ 10).

Примечания: 1. Тральщики могли работать всеми родами тралов, за исключением *циклонов, соколов* и *212* и *213*, снабженных лишь щитовым и змейковым тралами. Катерные тральщики были снабжены облегченным тралом Шульца.

2. 14 января 1917 г. *12* и *23* были откомандированы в распоряжение начальника минной дивизии в качестве баз для сторожевых катеров.

3. Осенью 1917 года предполагалось образовать из трех дивизионов катерных тральщиков 3-й отряд; это мероприятие до конца военных действий осуществлено не было.

4. *22* осенью 1917 года сел на камни и до конца войны снят не был.

5. Тральщики, причисленные к дивизионам катерных тральщиков в качестве баз, сохранили тральное вооружение.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ГЕРМАНСКИЕ МИННЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ, ПОСТАВЛЕННЫЕ НА БАЛТИЙСКОМ ТЕАТРЕ В 1914 и 1915 гг.

№ п/п	Германское условное обозначение	Русское условное обозначение	Дата постановки	Название корабля, поставившего заграждение	Число мин	Образец мин	Заданное углубление в метрах	Район	Литературный источник	Дата обнаружения	Каким путем обнаружено	Дата уничтожения заграждения	Корабли, уничтожавшие заграждение	Общее число мин, обнаруженных при полном уничтожении заграждения	Число сорванных и утонувших мин в процентах от числа поставленных мин полностью уничтоженного заграждения
			1914 г.												
1	—	—	2 августа	*Аугсбург*	100	большш.	—	В 10—24 милях на NW от Либавского маяка	[2, стр. 60] [7, стр. 255], [3, стр. 312]	26 августа 1914 г.	Разведкой	Февраль 1916 г.	Германские тральщики		
2	„Заграждение Мишке“	39 кв.	17 августа	*Дейчланд*	200	большш.	3	На линии Гангэ—Тахкона, по середине входа в Финский залив	[2, стр. 93] [7, стр. 157, 160]	19 августа 1914 г.	Разведкой	23 мая 1916 г.	III и VII дивизионы тральщиков	20	90
3	—	—	6 декабря	*Дейчланд*	120	большш.	3	У входа в Ментелуотто	[2, стр. 324]	6 декабря 1914 г.	Взрывом и гибелью шведских пароходов *Луна* и *Эверильда*			—	К весне 1915 г. все мины были уничтожены льдами
4	—	—	6 декабря	*Дейчланд*	80	большш.	—	У входа в Раумо	[2, стр. 324]	В первой половине декабря	Тралением	—	—	—	
			1915 г.												
5	„С“	87	15 апреля	*Дейчланд*	180	большш.	5	В 15—20 милях на NNW от Дагерорта тремя зигзагообразными линиями	[3, стр. 33]	4 ноября 1915 г.	Тралением	14 августа—4 сентября 1916 г.	I и II дивизионы тральщиков	41	77
6	„А“	86	25 мая	*Дейчланд*	214	большш.	5	В 2—9 милях южнее банки Олег	[3, стр. 90]	24 августа 1915 г.	Тралением (взрыв мины в фортале)	25 июля 1916 г.	III и VII дивизионы тральщиков	11	95
7	№ 1	—	В ночь на 5 июня	19-я полуфлотилия миноносцев	48	противолодочные	—	В 5—7 милях на NW от Люзерорта	[3, стр. 127]	27 августа 1915 г.	Взрывом и повреждением эск. мин. *Охотник*	—	—	—	—
8	II	—	В ночь на 18 июня	*Дейчланд*	580	противолодочные	—	Двумя линиями поперек главного входа в Ирбен	[3, стр. 138]		—		—	—	—
9	III	—	В ночь на 19 июня	19-я полуфлотилия миноносцев	48	противолодочные	—	В 3—6 милях на NO от маяка Люзерорт	[3, стр. 141]	26 июня 1916 г.	По всплывшим минам	—		—	
10	V	—	В ночь на 22 июня	*Альбатрос*	200	большш.	3	В 27—30 милях на SSW от Утэ, четыре зигзагообразных линии	[3, стр. 141]	30 июня 1916 г.	Тралением	Частично к 28 июля 1916 года	I дивизион тральщиков		Вероятно около 67

№ п/п	Германское условное обозначение	Русское условное обозначение	Дата постановки	Название корабля, поставившего заграждение	Число мин	Образец мин	Заданное углубление в метрах	Район	Литературный источник	Дата обнаружения	Каким путем обнаружено	Дата уничтожения заграждения	Корабли, уничтожавшие заграждение	Общее число мин, обнаруженных при полном уничтожении заграждения	Число сорванных и утонувших мин в процентах от числа поставленных мин полностью уничтоженного заграждения
11	VI	Богшерское	В ночь на 27 июня	*Альбатрос*	350	противолодочные	мелкопост.	В 10—16 милях от Ost от Богшера	[3, стр. 142]	27 июня 1915 г.	По всплывшим минам (подводной лодкой *Аллигатор*)	—	—	—	-
12	VII	—	1 июля	*Альбатрос*	160	„		Банками в 2—3 милях на NW и в 6—8 милях на Ost от Богшера	[3, стр. 151]	—	—	—	—		-
13	-	—	4 августа	*UC-4*	12	U/C	5	На входном створе Эре, близ южной оконечности острова	[3, стр. 205]	15 августа 1915 г.	Взрывом и гибелью заградителя *Ладога*	18 августа 1915 г.	III отд. 1-й партии	10	17
14		—	14 августа	*UC-4*	12	U/C	5	У входа в Утэ западнее острова	[3, стр. 226]	20 августа	Тралением	20 августа 1915 г.	III отд. 1-й партии	5	58
15	—	—	20 августа	*V-183*	12	противолодочные	мелкопост.	У входа в гавань Пернова	[3, стр. 243]	Конец августа 1915 г.	Взрывом и гибелью парохода *Пилот*	25 ноября 1915 г.	Катерные тральщики	12	25
16	-	—	13 сентября	*UC-4*	12	U/C	1,9	У северного входа в Моонзунд	[3, стр. 260]	16 сентября 1915 г.	Тралением	28 октября 1915 г.	III отд. 1-й партии	7	42
17	Западное	—	В ночь на 6 октября	4 малых заградителя и 16-я полуфлотилия миноносцев	680	больш.	4—6	В 15—25 милях на ONO от Эстергарна	[3, стр. 268]	—	—	-	—	—	
18	Среднее	—	В ночь на 8 октября	4 малых заградителя	120	больш.	2,5—6	В 30 милях западнее Люзерорта	[3, стр. 268]	—	—	—	—	-	—
19	Восточное	—	В ночь на 8 октября	4 малых заградителя	410	противолодочные	2,5—6	В 15—25 милях на WNW от Люзерорта	[3, стр. 268]	-	—	-		—	
20	—	—	2 ноября	*UC-4*	12	U/C	6 *м*	На шхерном фарватере в районе Видшера	[3, стр. 294]	2 ноября	Тралением	3 ноября 1915 г.	III отд. 1-й партии	6	50 (?)
21	—	—	5 декабря	*Рюген* *Эльбинг*	350	противолодочные	2,5	Западнее Люзерорта, к югу от заграждения № 19	[3, стр. 307]	—	—	—	—	—	—

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Краткие сведения об активных русских минных заграждениях, поставленных в 1914 и 1915 гг. в германских водах, включая заграждения, поставленные в районе между Бернатеном и Люзерортом (с занятием курляндского побережья германцами эти последние заграждения перешли в разряд активных)

№ п/п	Дата постановки	Наименование кораблей, поставивших заграждение, и район постановки	Число поставленных мин	Дата обнаружения заграждения	Каким путем обнаружено заграждение	Литературный источник
	1914 г.					
1	8 октября	Полудивизион миноносцев особого назначения, в 11 милях западнее Виндавы.	100	4 июня 1915 г.	Взрывом и повреждением авиаматки *Глиндер*.	[6, стр. 3], [3, стр. 127, 188]
2	31 октября	*Охотник, Пограничник, Ген. Кондратенко*, в 15 милях западнее Мемеля.	105	17 ноября 1914 г.	Взрывом и гибелью п/х *Эльбинг 9*. Тралением обнаружено 1 апреля 1915 г. При определении границ, 5 апр. 1915 г., погиб *Т-57*.	[6, стр. 4], [2, стр. 310] [3, стр. 5]
3	5 ноября	Полудивизион миноносцев особого назначения, в 30 милях западнее Мемеля.	140	17 ноября 1914 г.	Взрывом и гибелью брон. кр. *Фридрих Карл*. Тралением обнаружено 4 апр. 1915 г.	[6, стр. 6], [2, стр. 306], [3, стр. 5,6]
4	6 ноября	*Новик*, в 15 милях к NW от Пиллау.	50	6 сентября 1915 г.	Взрывом и гибелью п/х *Бреслау*. Кроме того погиб нефтенал. транспорт *Вилькоммен* и подорвался *S-149*. Уничтожено в ноябре — декабре 1915 г.	[6, стр. 6], [3, стр. 261, 265, 290, 312]
5	19 ноября	*Амур*, западнее банки Штольпе.	240	14 марта 1915 г.	Взрывом и гибелью п/х *Кенигсберг*. Кроме того погиб п/х *Бавария*. Тралением обнаружено 9 апр. (южная часть) и 29 мая 1915 г. (сев. часть); при этом погибли *Т-47* и *Т-51*.	[6, стр. 10], [3 стр. 3, 6, 116, 117, 212]
6	20 ноября	3 миноносца полудивизиона особого назначения, в 10 милях севернее Брюстерорта.	105	—	Осталось к северу от прибрежного фарватера и до февраля 1916 г. обнаружено не было.	[6, стр. 11]
7	21 ноября	*Новик*, севернее маяка Шольпин.	50	4 января 1915 г.	Взрывом и гибелью п/х *Латона*. Тралением обнаружено 5 янв. 1915 г., причем погиб тральщик *В*.	[6, стр. 12], [2, стр. 346], [3, стр. 4—6]
8	26 ноября	*Всадник, Гайдамак, Амурец, Уссуриец*, в 25 милях на WNW от Мемеля.	100	1 июля 1915 г.	Взрывом и гибелью п/х *Урсула Фишер*. Причина взрыва была приписана торпеде, и заграждение до середины февраля 1916 г. тралением обнаружено не было.	[6, стр. 13], [3, стр. 115, 166, 167]
9	14 декабря	*Адм. Макаров*, севернее маяка Стило.	63	9 июня 1915 г.	Рыбаками. Тралением обнаружено 24 июня 1915 г.	[7, стр. 90], [3, стр. 118]
10	14 декабря	*Рюрик*, в 20 милях севернее Риксгефта.	120	28 мая 1915 г.	Тралением; при этом подорвались *Т-49* и *Т-54*.	[7, стр. 90], [3, стр. 116, 117]
11	15 декабря	*Енисей*, в 50 милях на NNO от Хелы.	240	15 января 1915 г.	Взрывом и гибелью п/х *Гретке Хуго Стинес*. Осталось в стороне от фарватеров и до февраля 1916 г. тралением обнаружено не было.	[7, стр. 90], [2, стр. 347, 355]
12	Конец декабря	Портовые суда, в районе между Бернатеном и Либавой.	—	30 апреля 1915 г.	Тралением. Уничтожение заграждения производилось в октябре 1915 г. и в январе и феврале 1916 г.	[7, стр. 90], [3, стр. 48, 54, 200, 299, 312]
13	Конец декабря	Портовые суда, в 11 милях на WSW от Либавы.	—	8 июня 1915 г.	Крейсером *Тетис* по мелкостоявшим минам. В январе 1916 г. производилось уничтожение заграждения.	[7, стр. 99], [3, стр. 114, 119, 138, 261]
	1915 г.					
14	13 января	*Олег, Богатырь*, в 15—25 милях восточнее Борнхольма.	200	25 января 1915 г.	Взрывом и повреждением крейсера *Аугсбург*. Тралением обнаружено 24 мая 1915 г.	[7, стр. 107], [2 стр. 351] [3, стр. 116]
15	14 января	*Россия*, к северу от Арконы.	100	25 января 1915 г.	Взрывом и повреждением крейсера *Газелле*. Тралением обнаружено 1 февраля 1915 г. Летом 1915 г. было уничтожено.	[7, стр. 107], [2, стр. 352, 355], [3, стр. 56, 273]
16	14 февраля	*Ген. Кондратенко* и *Сибирский Стрелок*, в 25 милях на NO от Риксгефта.	70	5 апреля 1915 г.	Тралением.	[7, стр. 123], [3, стр. 5,6]
17	14 февраля	*Охотник, Пограничник*, в 35 милях на NNO от Риксгефта.	70	8 апреля 1915 г.	Тралением.	[7, стр. 123], [3, стр. 5,6],
18	Начало мая	Портовые суда, в либавском аванпорте и на подходах к воротам.	—	7 мая 1915 г.	Взрывом и повреждением *S-128* и взрывом и гибелью *V-107*.	[3, стр. 61, 82]

Продолжение

№ п/п	Дата постановки	Наименование кораблей, поставивших заграждение, и район постановки	Число поставленных мин	Дата обнаружения заграждения	Каким путем обнаружено заграждение	Литературный источник
19	7 мая	*Новик*, в 20 милях на SW от Либавы.	40	—	Осталось в стороне от фарватеров и никогда не было обнаружено.	[3, стр. 71, 72]
20	7 мая	Полудивизион миноносцев особ. назн., в районе к NW от Либавы.	80	—	То же.	[3, стр. 71, 72]
21	19 июня	Полудивизион миноносцев особ. назн. и 2 миноносца II дивизиона, в 10 милях на SW от Виндавы.	160	28 июня 1915 г.	Тралением, при проводке кораблей за тралами. При этом погиб тральщик *Бунте-Ку*.	[3, стр. 141, 146—148, 188]
22	29 июня	То же, в 5—8 милях на NW от Виндавы.	160	4 августа 1915 г.	Тралением. В ноябре и декабре 1915 г. было уничтожено.	[3, стр. 150, 205, 312]
23	11 ноября	*Рюрик*, *Баян*, *Адм. Макаров*, *Олег*, в районе к S от Хоборгских банок.	560	25 ноября 1915 г.	Взрывом и повреждением крейсера *Данциг*.	[3, стр. 306]
24	6 декабря	*Рюрик*, *Баян*, *Адм. Макаров*, *Олег*, *Богатырь*, в районе между Готландом и Риксгефтом.	700	13 января 1916 г.	Взрывом и повреждением крейсера *Любек*.	[3, стр. 313]
25	16 декабря	*Новик*, *Победитель*, *Забияка*, в 6—13 милях на NW от Виндавы.	150	17 декабря 1915 г.	Взрывом и гибелью *V-191*, крейсера *Бремен*, сторожевого корабля *15* (*Фрея*) и *S-177*. Тралением обнаружено 26 декабря 1915 г.	[3, стр. 310—312]

Примечания: 1. Во второй половине декабря 1914 г. пропали без вести 4 парохода, совершавшие рейсы между южными портами Балтики. Никто из команды и пассажиров не спасся. Считается несомненным, что пароходы погибли на одном из заграждений №№ 4, 5, 7, 9 или 10.

2. Сведений о неуничтоженных к середине февраля 1916 г. заграждениях за дальнейший период войны не имеется.

ПОТЕРИ ГЕРМАНЦЕВ НА МИНАХ ЗАГРАЖДЕНИЯ В ПЕРИОД ОТ НАЧАЛА ВОЙНЫ ДО ФЕВРАЛЯ 1916 ГОДА

№ п/п	Наименование судна	Дата взрыва	Место и характер аварии	Литературный источник
		1914 г.		
1	Сторожевой корабль *Герда.*	29 августа	На германском заграждении в Бельте. Погиб.	[2, стр. 237]
2	Рабочий бот.	9 октября	То же.	[2, стр. 237]
3	Сторожевой пароход *Аугустенбург.*	3 ноября	То же.	[2, стр. 277]
4	Брон. кр. *Фридрих Карл.*	17 ноября	На заграждении, поставленном 5 ноября в 30 милях западнее Мемеля. Погиб.	[2, стр. 306]
5	п/х *Эльбинг 9.*	17 ноября	На заграждении, поставленном 31 октября в 15 милях западнее Мемеля. Погиб.	[2, стр. 310]
6	п/х *Стокхольм.*	18 декабря	На пути из Любека в Кенигсберг. Пропал без вести.	[2, стр. 343]
7	п/х *Эльга Хуго Стинес 15.*	2-я половина декабря	На пути из Кенигсберга в Копенгаген. Пропал без вести.	[2, стр. 343]
8	п/х *Город Любек.*	То же	Пропал без вести в южной части Балтийского моря.	[2, стр. 343]
9	п/х *Леббин*	То же.	То же.	[2, стр. 343]
		1915 г.		
10	п/х *Латона*	4 января	У Шольпина на заграждении, поставленном 24 ноября. Погиб.	[2, стр. 346]
11	Тральщик *В*	5 января	То же.	[2, стр. 346]
12	п/х *Гретке Хуго Стинес*	15 января	В 50 милях на NNO от Хелы. Погиб.	[2, стр. 347, 355]
13	Крейсер *Аугсбург*	25 января	На заграждении, поставленном 13 января в 20 милях восточнее Борнхольма. Поврежден.	[2, стр. 351]
14	Крейсер *Газелле*	25 января	На заграждении, поставленном 14 января севернее Арконы. Поврежден.	[2, стр. 352]
15	п/х *Кенигсберг*	14 марта	На заграждении, поставленном 19 ноября западнее банки Штольпе. Погиб.	[3, стр. 3]
16	п/х *Бавария*	Середина марта	То же.	[3, стр. 3]

№ п/п	Наименование судна	Дата взрыва	Место и характер аварии	Литературный источник
17	п/х *Грете Хемсот*	1 апреля	На арконском заграждении. Погиб.	[3, стр. 4]
18	Тральщик *Т-57*	5 апреля	На заграждении, поставленном 31 октября в 15 милях западнее Мемеля. Погиб.	[3, стр. 5]
19	Миноносец *S-128*	7 мая	На заграждении близ южных ворот Либавского аванпорта. Поврежден.	[3, стр. 61]
20	Миноносец *V-107*	8 мая	На заграждении в Либавском аванпорте. Погиб.	[3, стр. 82]
21	Тральщик *Т-49*	28 мая	На заграждении, поставленном 14 декабря в 20 милях севернее Риксгефта. Поврежден.	[3, стр. 116]
22	Тральщик *Т-54*	28 мая	То же.	[3, стр. 116]
23	Тральщик *Т-47*	29 мая	На заграждении, поставленном 19 ноября западнее банки Штольпе. Погиб.	[3, стр. 116, 117]
24	Тральщик *Т-51*	29 мая	То же.	[3, стр. 116, 117]
25	Авиаматка *Глиндер*	4 июня	На заграждении, поставленном 8 октября в 11 милях западнее Виндавы. Поврежден.	[3, стр. 127]
26	Водолазная баржа	июнь	На заграждении близ средних ворот Либавского аванпорта.	[3, стр. 111]
27	Тральщик *Бунте-Ку*	28 июня	На заграждении, поставленном 19 июня южнее Виндавы, близ Бакгофена. Погиб.	[3, стр. 146]
28	п/х *Урсула Фишер*	1 июля	На заграждении, поставленном 26 ноября в 25 милях на WNW от Мемеля. Погиб.	[3, стр. 166]
29	Тральщик нейфарвасс. дивизиона	30 июля	На заграждении у Бернатена. Поврежден.	[3, стр. 200]
30	Тральщик *Т-52*	8 августа	На заграждении в Ирбене. Погиб.	[3, стр. 213]
31	Крейсер *Тетис*	8 августа	На заграждении в Ирбене. Поврежден.	[3, стр. 213]
32	Миноносец *S-144*	8 августа	То же.	[3, стр. 214]
33	Тральщик *Т-58*	8 августа	На заграждении в Ирбене. Погиб.	[3, стр. 216]
34	Тральщик *Т-46*	16 августа	То же.	[3, стр. 230]

№ п/п	Наименование судна	Дата взрыва	Место и характер аварии	Литературный источник
35	Миноносец *V-99*	17 августа	То же. По русским сведениям утоплен в бою с *Новиком*	[3, стр. 234]
36	Тральщик *Т-77*	19 августа	На заграждении в Ирбене. Поврежден.	[3, стр. 236]
37	Миноносец *S-31*	19 августа	На заграждении в 4 милях западнее Руно. Погиб.	[3, стр. 240]
38	п/х *Бреслау*	6 сентября	На заграждении, поставленном 6 ноября в 15 милях на NW от Пиллау. Погиб.	[3, стр. 261, 265 290]
39	Нефтеналивной п/х *Вилькоммен*	12 октября	На заграждении, поставленном 6 ноября в 15 милях на NW от Пиллау. Погиб.	[3, стр. 290]
40	Миноносец *S-149*	14 октября	Там же. Поврежден.	[3, стр. 290]
41	Катерный тральщик кильского дивизиона *Фортуна*	15 октября	На плавающей мине в Лангеланд-Бельте. Погиб.	[3, стр. 272] [4, стр. 391]
42	То же (*Паула*)	15 октября	То же.	[4, стр. 391]
43	Нефтеналивной п/х *Бюргермейстер Петерсен*	10 ноября	На плавающей мине у Гейстернеста. Погиб.	[3, стр. 299]
44	Крейсер *Данциг*	25 ноября	На заграждении, поставленном 11 ноября 1915 г. южнее Хоборга. Поврежден.	[3, стр. 306]
45	Миноносец *V-191*	17 декабря	На заграждении, поставленном 16 декабря 1915 г. в 6—13 милях на WNW от Виндавы. Погиб.	[3, стр. 310]
46	Крейсер *Бремен*	17 декабря	То же.	[3, стр. 310, 311]
47	Сторожевой корабль *15* (*Фрея*)	23 декабря	То же.	[3, стр. 811]
48	Миноносец *S-177*	23 декабря	То же.	[3, стр. 311, 312]
49	Сторожевой катер *Блиц*	Декабрь	На германском заграждении в Лангеланд-Бельте. Погиб.	[3, стр. 272]
		1916 г.		
50	Крейсер *Любек*	13 января	На заграждении, поставленном 6 декабря 1915 г. между Готландом и Риксгефтом. Поврежден.	[3, стр. 313]

ГЕРМАНСКИЕ МИННЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ, ОБНАРУЖЕННЫЕ В РУССКИХ ВОДАХ В 1916 г.

№ п/п	Район. Условное обозначение	Дата обнаружения заграждения	Обстоятельства, при которых было обнаружено заграждение	Дата постановки заграждения	Примечания
1	В 14—20 милях западнее Дагерорта Заграждение № 104	7 мая	Тралением	Март или апрель 1916 г.	7 и 27 мая и 10 ноября обнаружены небольшие минные банки и одиночные мины. 6 января, примерно в том же районе, подорвался эск. миноносец *Забияка*. В общей сложности здесь зарегистрировано 10 мин.
2	В 39 квадрате. „Заграждение Мишке"	23 мая	Тралением	17 августа 1914 г.	См. приложение 3, п. 2. В 1916 г. было вытралено 6 мин. Это были остатки заграждения, которое, как предполагалось ранее, стояло в $2^1/_2$ милях западнее.
3	На рейде Бокула	31 мая	Тралением	2 ноября 1915 г.	31 мая и 1 июня вытралены 3 мины в районе Бокула — Видщер. Предполагалось, что заграждение было поставлено в 1916 г., но на самом деле оно было поставлено в 1915 г. См. приложение 3, п. 20.
4	В 30 милях на SSW от Утэ. Заграждение V	30 июня	Тралением	В ночь на 22 июня 1915 г.	См. приложение 3, п. 10. Во время частичного уничтожения заграждения вытралено 28 мин.
5	В 16 милях западнее Цереля	29 июля	Тралением	Весна 1916 г.	При обследовании фарватера вытралены 3 противолодочные мины малого образца.
6	На Ирбенской позиции	21 августа	Взорвался и погиб *Доброволец*. Подорвался 22 VIII *Донской Казак*	Середина августа 1916 г.	Повидимому, поставлено моторными катерами. В конце августа — начале сентября уничтожено, вытралено 18 мин. Всего зарегистрировано 20 мин.
7	В 2—3 милях севернее Штапельботенского бакана	23 августа	По всплывшей мине	22 августа 1916 г.	Поставлено подводным заградителем *UC-4*. В конце августа — начале сентября полностью уничтожено. Всего найдено 12 мин.
8	В 12 милях на WNW от мыса Ундва	18 сентября	Тралением	В период между 11 августа и 18 сентября 1916 г.	Поставлено надводным заградителем. Мины большого образца. 18 сентября и 3 октября при определении южной границы обнаружено 15 мин.
9	У Фесторнэ на фарватере № 27*а*	19 октября	Взорвалось и погибло гидрографическое судно *Юг*	В конце сентября 1916 г.	При уничтожении вытралено 3 мины. Всего зарегистрировано 4 мины. Поставлено подводным заградителем *UC-25*.
10	В районе маяка Нерва	10 ноября	По всплывшей мине	19 октября 1916 г.	Поставлено подводным заградителем *UC-25*. В ноябре — декабре было уничтожено. Всего в районе между Соммерсом и банкой Средней было зарегистрировано 16 мин (см. п. 13).
11	У входа в Раумо	Середина ноября	По всплывшей мине	В первой половине ноября 1916 г.	Поставлено подводным заградителем *UC-27*. При уничтожении заграждения найдены 2 мины.
12	В 3 милях западнее Шпитхамна	16 ноября	Тралением	Начало октября 1916 г.	Поставлено подводным заградителем *UC-27*. Во второй половине ноября уничтожено. Всего найдено 4 мины.
13	В $1^1/_2$—$2^1/_2$ милях южнее Гогланда	В ночь на 20 ноября	Подорвался *Рюрик*	26 октября 1916 г.	Поставлено подводным заградителем *UC-27*. 2 декабря уничтожено. Всего зарегистрировано 3 мины (из числа 9 поставленных).
14	У выхода из Соэлозунда	27 ноября	По всплывшей мине	16 ноября 1916 г.	Поставлено подводным заградителем *UC-25*. При уничтожении заграждения уничтожено 5 мин; кроме того на одной мине взорвался и погиб тральщик *Щит*.
15	На Ледзундском створе (фарватер № 29*а*)	Середина декабря	Взорвался пароход *Шифтен*	В первой половине ноября 1916г.	Поставлено подводным заградителем *UC-27*. Уничтожено в конце декабря 1916 г. — начале января 1917 г. Всего зарегистрировано 5 мин.

ГЕРМАНСКИЕ МИННЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ, ОБНАРУЖЕННЫЕ НА БАЛТИЙСКОМ ТЕАТРЕ В РУССКИХ ВОДАХ В 1917 г.

№ п/п	Район	Дата обнаружения	Обстоятельства, при которых было обнаружено заграждение	Дата постановки	Примечания
1	У входа в Ментелуотто	В середине июня	По всплывшим минам	11 июня 1917 г.	22—26 июня уничтожено VII дивизионом. Всего зарегистрировано 8 мин.
2	У Реншера, на южном фарватере к Николайстадту	26 июня	По всплывшей мине	2 июня 1917 г.	27—28 июня уничтожено VIII дивизионом. Всего найдено 3 мины.
3	У подходов к Якобстадту и Гамля-Карлебю	В начале июля	По всплывшим минам	—	Сведения недостоверны.
4	У северного входа в Раумо	9 июля	По всплывшей мине	7 июля 1917 г.	10—11 июля уничтожено III дивизионом. Всего найдено 8 мин.
5	У южного входа в Раумо	12 июля	Контрольным тралением.	То же	12 июля III дивизион обнаружил одну мину.
6	У Лекэ, в районе южнее Раумо	4 августа	По всплывшей мине	2 августа 1917 г.	В сентябре III дивизион катерных тральщиков вытралил 2 мины.
7	У выхода в Ботнический залив, у Эншера.	В середине августа	По всплывшей мине	1 августа 1917 г.	3—8 сентября уничтожено III дивизионом и катерами. Найдено 7 мин.
8	У южного входа в Раумо	17 августа	Воздушной разведкой	7 июля 1917 г.	Траления не производилось.
9	У северного входа в Моонзунд	22 августа	Периодическим тралением.	20 августа 1917 г.	22—28 августа уничтожено III и VIII дивизионами. 23 августа взорвался *Илья Муромец*. Всего зарегистрировано 7 мин.
10	У входа в Ментелуотто	23 августа	*Достойный* намотал минреп на винт	2 августа 1917 г.	U-78 Траления не производилось.
11	На прибрежном фарватере Ревель—Моонзунд, у Грасгрунда	7 сентября	Попутным контрольным тралением	6 сентября 1917 г.	В середине сентября уничтожено тральщиками III и VII дивизионов. Найдено 7 мин.
12	У Штапельботенского бакана	7 сентября	Взрывом и гибелью парохода *Вимс*	20 августа 1917 г.	15 и 16 сентября уничтожено III дивизионом и катерами. Всего зарегистрировано 3 мины.
13	У южного выхода из Моонзунда	15 октября	Периодическим тралением	В первой половине октября 1917 г.	Тральщиками обнаружена 1 мина. Уничтожения заграждения не производилось.

Примечания: 1. Предполагается, что еще одно заграждение было поставлено у выхода из Ледзунда, где погиб *Лейтенант Бураков*; возможно, что миноносец был взорван подводной лодкой.

2. Все обнаруженные в 1917 г заграждения были поставлены подводными заградителями.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

Номера литературных источников, помещенных в тексте в прямых скобках, соответствуют порядковым номерам настоящего перечня.

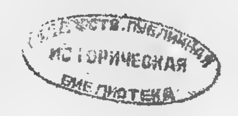
1. Воспоминания адм. Шеера о Флоте Открытого моря. Морской сборник, 1920 г., № 8—9.
2. Р. Фирле. Война на Балтийском море. Т. I. Перевод с немецкого. Государственное военное издательство. Москва, 1937 г.
3. Г. Ролльман. Война на Балтийском море. 1915 год. Перевод с немецкого. Государственное военное издательство. Ленинград, 1935 г.
4. А. Гайер. Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг. Перевод с немецкого. Редакционно-издательский сектор УВМС РККА. Ленинград, 1933 г.
5. П. Кеппен. Надводные корабли и их техника в войну 1914—1918 гг. Перевод с немецкого. Государственное военное издательство. Москва, 1937 г.
6. Сборник № 1 Военно-морской комиссии по исследованию и использованию опыта войны 1914—1918 гг. на море. Петроград, 1920.
7. Сборник № 2 Военно-морской комиссии по исследованию и использованию опыта войны 1914—1918 гг. на море. Государственное издательство. Петроград, 1922.

ПЕРЕЧЕНЬ РИСУНКОВ (СХЕМ)

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Приложения.



Редактор капитан-лейтенант *А. Познахирко*
Техн. редактор *И. Петровский* Корректор *Г. Митрофанов*

Сдано в производство 14/III 1939 г. Подписано к печати 15/VIII 1939 г.
Формат бумаги 60×92 1/16 № Г 51019
Объем 23 1/2 печ. л. Уч.-авт. л. 27,98 Изд. № 121
В бум. листе 95,5 тыс. знаков Заказ № 1511

4-я типография ОГИЗ'а РСФСР треста «Полиграфкнига» им. Евгении Соколовой, Ленинград, проспект Красных Командиров, 29.

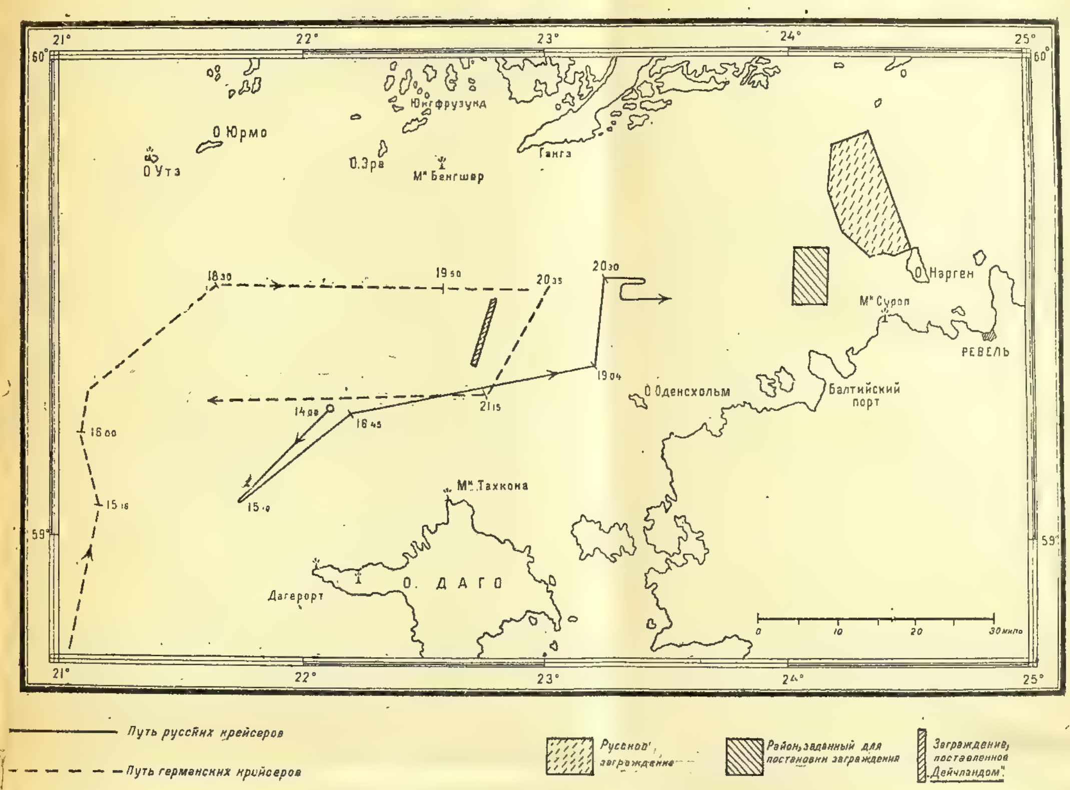


Рис. 1. Постановка заграждения в 39 квадрате.

Зак. 1511. — И. А. Киреев.

22° 23°

Лапвик

Ганге

О. Юрмо

О. Эре

О. Утэ

Мк Руссарэ

Мк Бенгшер

Банка Аякс

Банка Олег

59° 30'

Мк Оденсхольм

Банка Аполлон

Банка Глотова

Мк Тахкона

Банка Немангрунд

59°

О. Вормс

О. ДАГО

В. Дагерорт

22° 23°



Рис. 2. Тральные работы в 39 квадрате и схема маневрирования крейсеров 27 августа 1914 г.

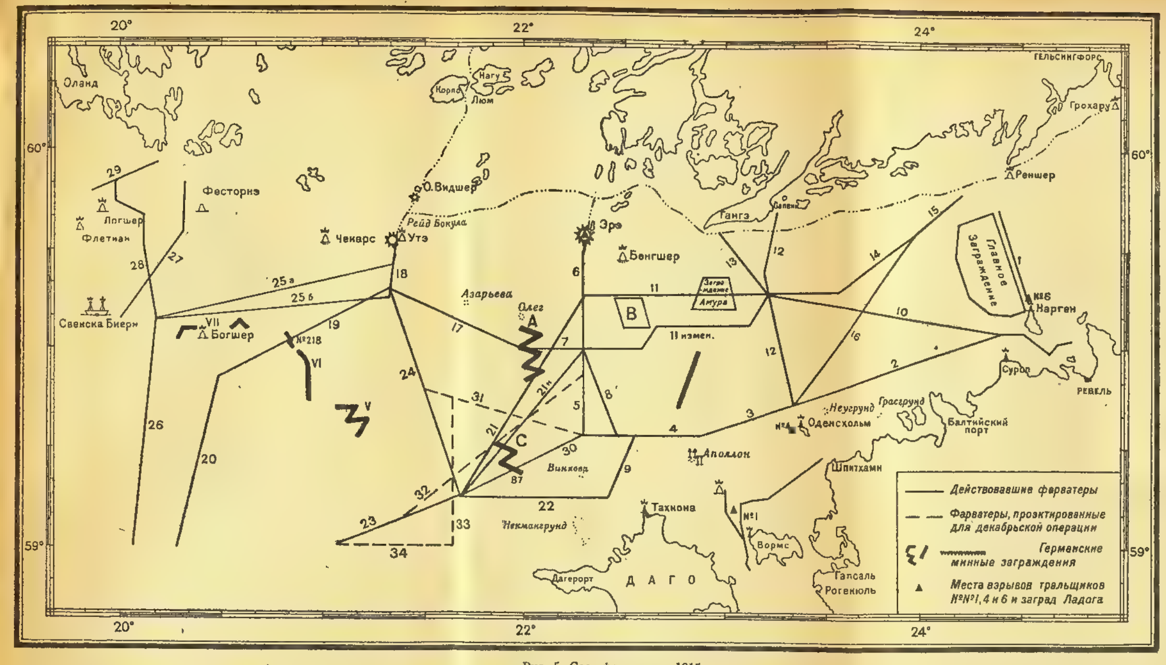


Рис. 5. Сеть фарватеров 1915 г.

Зак. 1511. — И. А. Киреев.



Рис. 6. Северный вход в Моонзунд.

Формат бумаги
Объем 23½ печ. л. Уч.-авт. л. 27,98 Заказ № 1511
В бум. листе 95,5 тыс. знаков

4-я типография ОГИЗ'а РСФСР треста «Полиграфкнига» им. Евгении Соколовой, Ленинград, проспект Красных Командиров, 29.

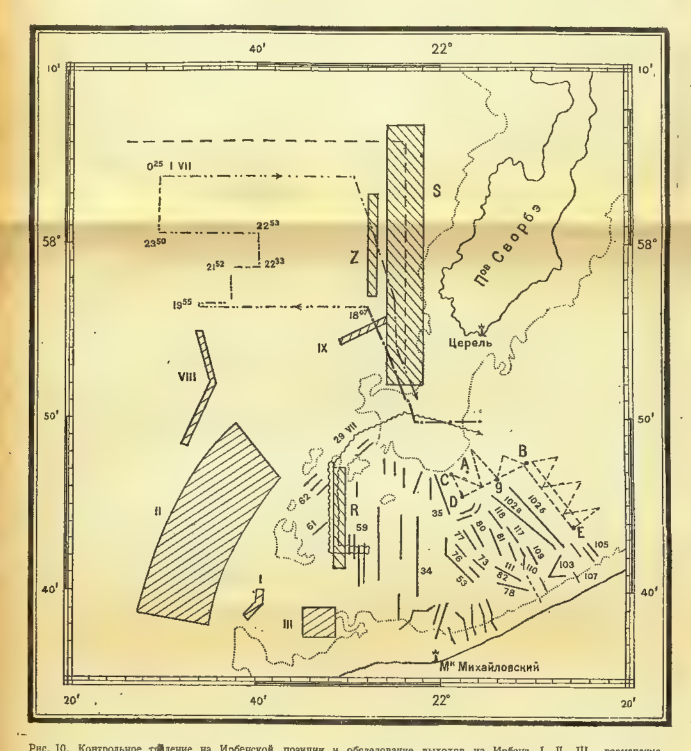


Рис. 10. Контрольное траление на Ирбенской позиции и обследование выходов из Ирбена. I, II, III — германские заграждения, поставленные в 1915 г.; VIII — германское заграждение, поставленное весной 1916 г.; IX — германское заграждение, поставленное в 1916 или в 1917 г.; — русские заграждения; CDGBE — границы Ирбенской позиции (пунктиром показан план обследования, порученного 27 мая V дивизиону тральщиков); G — место гибели *5-го*; работа катерных тральщиков *2*, *3* и *8* в ночь на 1 июля: —·— путь без тралов; —··— путь с тралами. Работа тех же катерных тральщиков в ночь на 29 июля в районе к югу от банки Работник показана змеевидной линией; R (заштрихованный район) — работа III дивизиона тральщиков к югу от банки Работник в ночь на 12 сентября; S (заштрихованный район) — работа III дивизиона тральщиков в ночь на 11 ноября; Z (заштрихованный район) — проектированное заграждение; — — — — проектированный фарватер.

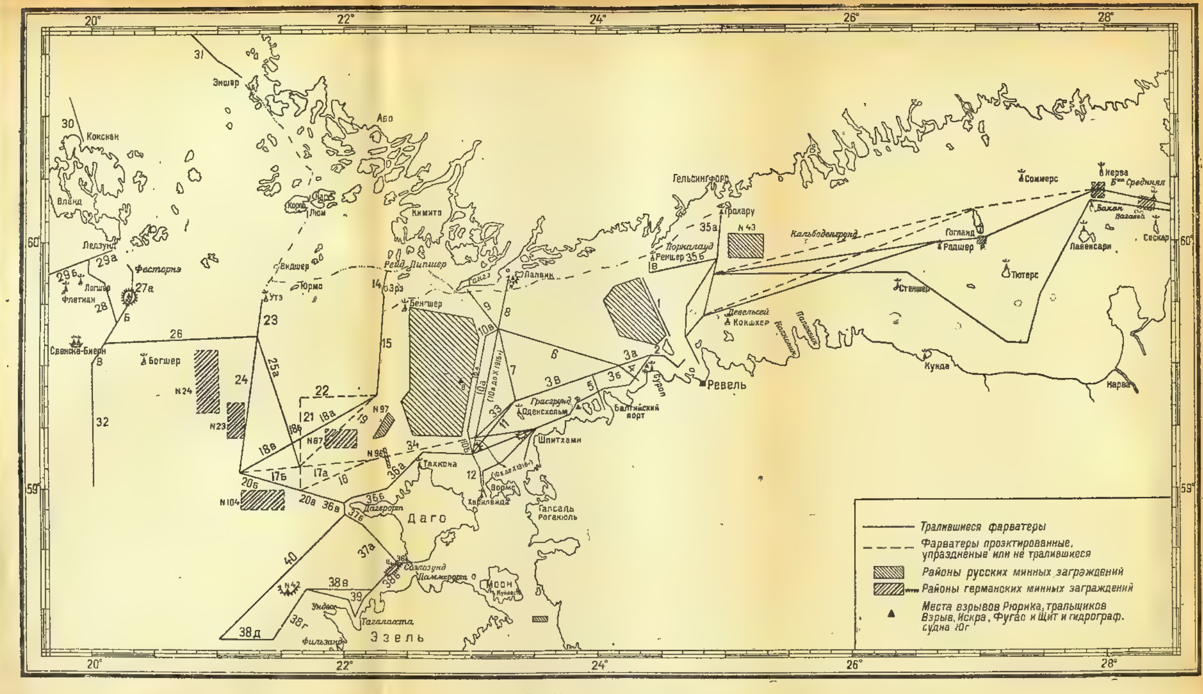


Рис. 11. Сеть фарватеров 1916 г.

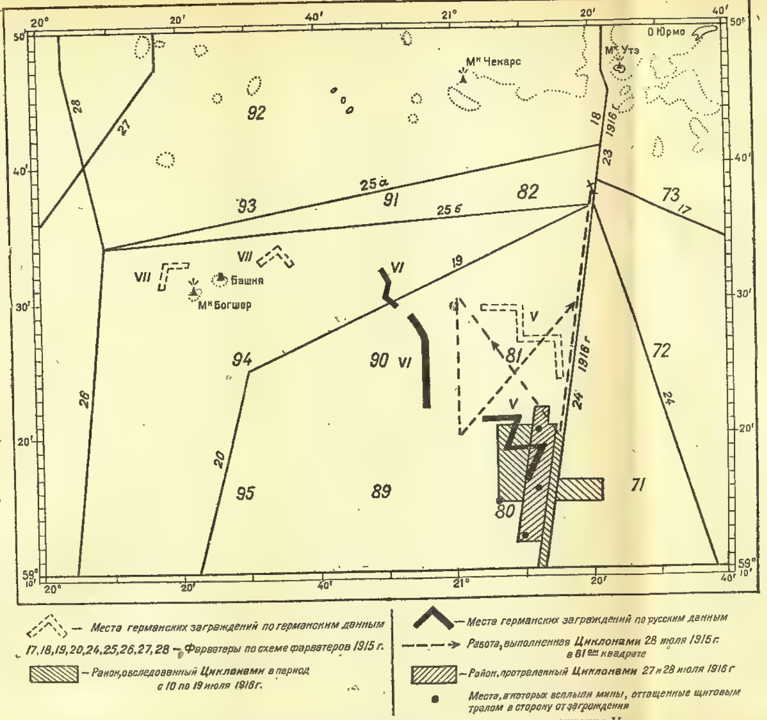


Рис. 12. Схема тральных работ, связанных с уничтожением заграждения V.

Зак. 1511. — И. А. Киреев.

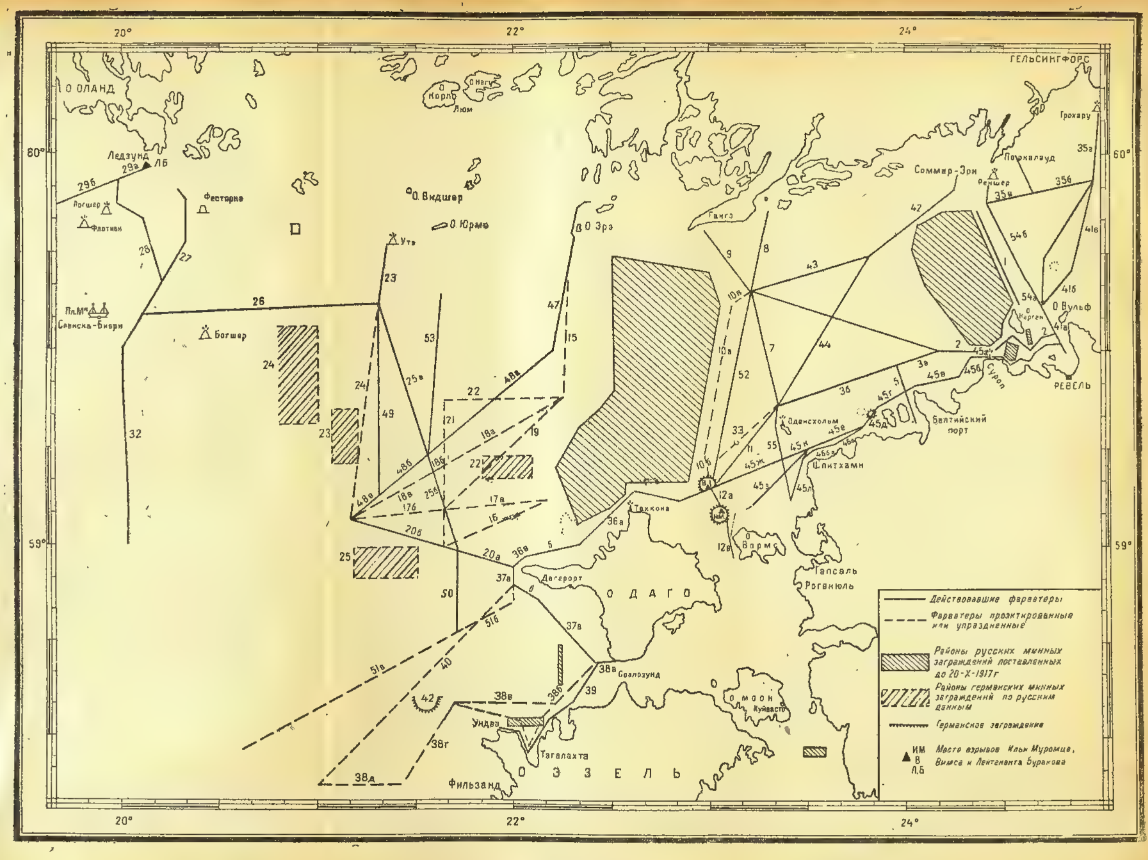


Рис. 13. Сеть фарватеров 1917 г.

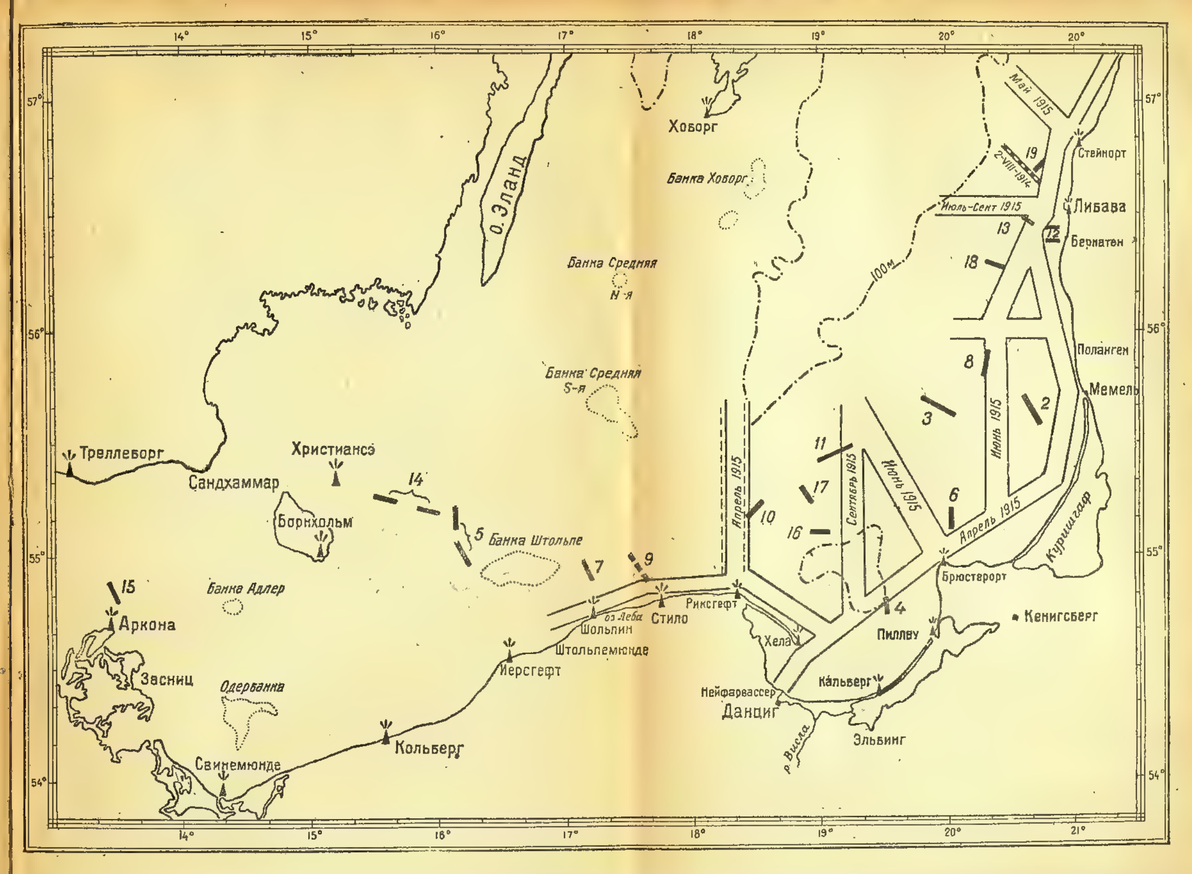


Рис. 14. Расположение минных заграждений, поставленных в германских водах в период от начала войны до 1 июня 1915 г., и схема протраленных фарватеров (номера русских заграждений соответствуют номерам, проставленным в приложении 4).

Зак. 1511. — И. А. Киреев.

7р. 35 к.